der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 31
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



FEBRUAR
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

2/82

Das besondere Bild

Der Bahnhof Alexanderplatz hat in den rund 100 Jahren seines Bestehens eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Im zweiten Weltkrieg total zerstört, nach 1945 wieder aufgebaut und schließlich in den 60er Jahren völlig rekonstruiert, ist er heute aus dem pulsierenden Leben rund um den Alexanderplatz nicht mehr hinwegzudenken.
Das obere Foto zeigt die Ausfahrt des Bahnhofes in Richtung Jannowitzbrücke vor der Rekonstruktion im Jahre 1962. Auf dem unteren Bild ist die rekonstruierte Anlage zu sehen. In wenigen Sekunden wird der modernisierte Vollzug BR 277 den Bahnhof nach Flughafen Berlin-Schönefeld verlassen.

Fotos: ZBDR (1), I. Migura, Berlin (1)



Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Dipl.rer.pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 14. 1. 1982
Geplante Auslieferung: 15. 2. 1982



Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

2 1982 · Berlin · 31. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Titelbild

100 Jahre Stadtbahn in Berlin. Wir haben versucht, dieses Jubiläum in unserer Februar-Ausgabe besonders zu würdigen. Was die Stadtbahn in den zurückliegenden 100 Jahren geleistet hat, entnehmen Sie bitte den Beiträgen ab Seite 30. Unser Bild zeigt den S-Bahnhof Alexanderplatz, auf dem zu jeder Tageszeit reger Zugverkehr abgewickelt wird.

Foto: I. Migura, Berlin

Rücktitel

Über die rührige Arbeitsgemeinschaft 1/13 „Weinbergsweg" berichteten wir in den zurückliegenden Monaten sehr ausführlich. Das Stadtbahnjubiläum ist aber nochmals Anlaß, zwei Motive der S-Bahnanlage vorzustellen. Das obere Bild zeigt den Bahnhof Alexanderplatz, während auf der unteren Aufnahme ein einfahrender Zug in den Haltepunkt Marx-Engels-Platz zu sehen ist.

Fotos: P. Noppens, Berlin

Dr. GÜNTER GÖTZ, Vizepräsident S-Bahn der Rbd Berlin

Die S-Bahn in Berlin, Hauptstadt der DDR, zuverlässig und leistungsstark

100 Jahre Berliner Stadtbahn und damit 100 Jahre innerstädtischer Verkehr auf dieser Eisenbahnstrecke sind Anlaß, den heute erreichten Stand des öffentlichen Personennahverkehrs in Berlin, Hauptstadt der DDR, im Bereich der S-Bahn einzuschätzen. Dabei ist zu werten, wie die S-Bahn auf der Stadtbahnstrecke und darüber hinaus ihre Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr erfüllt.
Zum Zeitpunkt der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes auf dieser Strecke im Jahre 1928 waren die Grenzen des dampfbetriebenen Vorort- und Stadtverkehrs erreicht. Die Entwicklung der Produktivkräfte und betriebstechnologische Erfordernisse waren es, die eine Änderung der Traktionsart und der betrieblichen Technologien zur Folge hatten. Ich erinnere dabei an solche dafür wichtige Vorhaben wie den Einsatz von Fahrzeugen mit hohen Anfahrbeschleunigungs- und Bremsverzögerungswerten sowie Voraussetzungen für einen schnellen Fahrgastwechsel, das Erhöhen der Bahnsteige auf 960 mm, das Einführen eines selbsttätigen Signalsystems mit kurzen Zugfolgezeiten und Signalverbindungen als neue Signalform, die den technologischen Grundforderungen an einen Schnellbahnbetrieb entsprachen, aber auch an Formen und Methoden der Betriebsführung, z. B. eines zeitweisen elektrischen Pendelbetriebes, permissiven Fahrens und an die vielfältigen Möglichkeiten des S-Bahn-Tarifes und der Abfertigungsverfahren.
Diese komplex zu bewertenden technischen und technologischen Maßnahmen wurden in unserem sozialistischen Staat auf der Grundlage einer einheitlichen Verkehrspolitik nicht nur kontinuierlich weiterentwickelt, sondern wichtige Strecken neu- bzw. ausgebaut, in Neubaugebieten die verkehrliche Erschließung in Verbindung mit Straßenbahn und Omnibus ermöglicht, hochproduktive technische Verfahren, wie Funk, Fernsehen, Mikroelektronik und Automatentechnik eingeführt und damit die Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr ständig gesteigert.
Wichtiger Grundsatz unserer Arbeit ist die enge sozialistische Zusammenarbeit mit dem VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetriebe (BVB) beim Koordinieren der Verkehrsmaßnahmen in der Hauptstadt der DDR. Ausdruck dessen sind z. B. abgestimmte Fahrpläne, gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit, die Nahverkehrsfahrkarte, die in der Preisstufe 1 sowohl für die Verkehrsmittel der BVB als auch für die S-Bahn gilt, natürlich auch abgestimmte Maßnahmen bei der Verkehrserschließung bestimmter Territorien, angeglichene Unterhaltungstechnologien für Fahrzeuge u. a.
Gegenwärtig befördert die S-Bahn in Berlin, Hauptstadt der DDR, im Werktagsdurchschnitt 700 000 Personen, das sind ca. 40% der im öffentlichen Personennahverkehr beförderten Personen. Die absoluten Personenbeförderungsleistungen der S-Bahn stiegen dabei in den letzten Jahren ständig an.
Stark gefordert wird die S-Bahn durch den Berufsverkehr, der Spitzenleistungen beim Einsatz der Fahrzeuge und bei den Zugfolgezeiten verlangt. Zum Beispiel werden im Frühberufsverkehr innerhalb von 2 Stunden 30% der Anzahl der täglichen S-Bahn-Benutzer befördert. Der Nachmittagsberufsverkehr verläuft abgeflachter über einen einen Zeitraum von ca. 3,5 Stunden. Allein daraus ergibt sich die Notwendigkeit, eine maximale Zugfolge zu fahren. Im gegenwärtigen Fahrplan wird die Stadtbahnstrecke im Berufsverkehr mit einer Zugfolge von 2 Minuten, d. h. 10 Zuggruppen in 20 Minuten, befahren. Diese 10 Zuggruppen kommen aus allen Außenbereichen und fahren konzentriert auf die Stadtbahn zu. Die konzentrierte Zugfolge auf der Stadtbahn entspricht der Bedeutung, die dieser Strecke im S-Bahn-Streckennetz der Hauptstadt zukommt. Mit einer derartigen Zugfolge wird ein Platzangebot von 36 000 Plätzen/Spitzen-h/Richtung zur Verfügung gestellt.
Auf den anderen S-Bahn-Strecken besteht nachstehendes Platzangebot:
Dieses Platzangebot wird ständig mit den Verkehrsbedürfnissen verglichen und gegebenenfalls angepaßt.

Richtung	—	Zugfolgezeit	Platzangebot/h/Richtung
Bernau	— Ostkreuz	20 Min	3 600 Plätze
Oranienburg	— Ostkreuz	20 Min	3 600 Plätze
Strausberg / Mahlsdorf	— Ostkreuz	10 Min	7 200 Plätze
Marzahn / Otto-Winzer-Str. / Bruno-Leuschner-Str.	— Ostkreuz	10 Min	7 200 Plätze
Erkner	— Ostkreuz	10 Min	7 200 Plätze
Königs Wusterhausen / Grünau	— Ostkreuz	10 Min	7 200 Plätze
Flughafen Bln-Schönefeld	— Ostkreuz	10 Min	7 200 Plätze

Die Personenbeförderungsleistung wird mit einem Fahrzeugpark erbracht, der zu 70% aus rekonstruierten Fahrzeugen der BR 277 und 276 besteht. Diese Fahrzeuge wurden sowohl in ihrer technischen Ausrüstung und ihren Parametern als auch im Fahrkomfort weiterentwickelt. Gegenwärtig werden hochmoderne Fahrzeuge der BR 270 für den Einsatz im Netz der Berliner S-Bahn vorbereitet und erprobt. Diese Fahrzeuge werden mit ihren Leistungsparametern, ihrer technischen Ausrüstung und ihrem Fahrkomfort weitere Leistungssteigerungen in der Personenbeförderung, vor allem hinsichtlich des Platzangebotes und der Reisezeit, ermöglichen.
Großer Wert wird auf die energieoptimale Arbeit gelegt. Die begonnene Ausrüstung der S-Bahn-Züge mit Bordmikrorechnern ermöglicht Reduzierungen der für den Zugbetrieb benötigten Energie um 10—15%. Dementsprechend ist dieses Vorhaben eine Schwerpunktaufgabe bei der sozialistischen Rationalisierung im Bereich der Berliner S-Bahn.
Die verkehrliche Erschließung des Stadtbezirkes Berlin-Marzahn mit der Fortführung des elektrischen S-Bahn-Zugbetriebes bis zum Bahnhof Ahrensfelde im Jahre 1982, die Vorbereitung der Aufnahme des S-Bahn-Zugbetriebes in anderen Wohnungsbaustandorten in der Hauptstadt der DDR, Berlin, und die notwendige Erhöhung des Platzangebotes auf anderen Strecken erfordern eine weitere Verdichtung der Zugfolge auf der Stadtbahnstrecke und auf einigen anderen Strecken. Dazu werden umfangreiche Baumaßnahmen im Anlagen- und Bahnstrombereich, der weitere Einbau des Blocksystems AB 70, Rekonstruktionen von Bahnhöfen und Abfertigungsanlagen durchgeführt. Viele unserer Fahrgäste können sich täglich davon überzeugen, daß die rekonstruierten Bahnhöfe — ein Ergebnis der Arbeit unserer Kollegen aus Hochbaumeistereien anderer Reichsbahndirektionen — gut anzusehen und besser nutzbar sind.
Gegenwärtig ist die Umstellung des Verkaufs aller Fahrausweise auf den Automatenverkauf annähernd abgeschlossen. Mikrorechnergesteuerte Fahrkartenverkaufsautomaten (für den Verkauf von Mehrfahrten-, Rückfahr- und Zeitkarten) sowie ungarische Einschachtautomaten (für den Verkauf von Einzelfahrkarten) ermöglichen heute, daß unsere Fahrgäste ihre Fahrausweise durchgängig auf allen Bahnhöfen erwerben können. In Verbindung mit dem neuen Typ eines Handentwerters, der in polytechnischen Werkstätten der Rbd Berlin gebaut wird, ist die durchgängige Abfertigung unserer Fahrgäste mit Hilfe dieser Geräte gewährleistet. Immer besser können sich unsere Fahrgäste an modernen Informationsflächen und -elementen (Piktogrammen) sowohl über verkehrliche und betriebliche Probleme, aber auch zu Bauarbeiten, Fahrplanregelungen u. a., informieren.
Unsere täglichen Leistungen sind das Ergebnis der Arbeit vieler Eisenbahner und Kollektive in unseren Betrieben und Dienststellen im sozialistischen Wettbewerb.

Dipl.-Ing. REINHARD DEMPS (DMV), Berlin

Die Berliner Stadtbahn — 100 Jahre alt

Vor 100 Jahren, am 7. Februar 1882, wurde der Berliner Stadt- und Ringbahnverkehr über das nördliche Gleispaar der Berliner Stadtbahn in Betrieb genommen. Das südliche Gleispaar für den Fern- und Vorortverkehr folgte dann am 15. Mai desselben Jahres. Für den Zeitgenossen vor 100 Jahren war das Bauwerk eine Sensation, und so verwundert es nicht, wenn man liest: „Stadtbahn=Enthusiasten theilen die Bevölkerung dieser Erde in solche ein, welche mit der ‚Berliner Stadtbahn' gefahren und in diejenigen, welche dieses Vergnügen noch nicht theilhaftig geworden sind;..." /1/. Nachstehende Ausführungen sollen einen kleinen Einblick in die Entstehungszeit und erste Betriebszeit dieser für das Berliner Eisenbahnnetz so wichtigen Bahn geben.

Erste Projekte entstanden

Den ersten Vorschlag zum Bau einer Verbindungsbahn quer durch die Stadt in Ost-West-Richtung machte 1871 August Orth. Bis zu diesem Zeitpunkt waren acht Eisenbahnstrecken nach bzw. von Berlin gebaut worden:

1838 Berlin—Potsdam (1846 nach Magdeburg verlängert)
1841 Berlin-Cöthen
1842 Berlin-Frankfurt (Oder)
Berlin-Angermünde-Stettin (heute Szczecin)
1846 Berlin-Hamburg
1867 Berlin-Cüstrin (heute Kostrzyn)
1866 Berlin-Kottbus (1867 nach Görlitz)
1871 Berlin-Lehrte über Stendal.

Jede dieser Bahnen hatte ihren eigenen Endbahnhof, der naturgemäß ein Kopfbahnhof sein mußte. Die Standorte lagen am Rande der damals kompakt bebauten Stadtfläche, in der Regel vor den Toren der ehemaligen Zollmauer, an deren Existenz heute noch Namen wie Oranienburger, Rosenthaler und Frankfurter Tor erinnern. So lagen im Osten der Frankfurter Bahnhof und der Ostbahnhof, im Südosten der Görlitzer, im Süden der Anhalter und der Potsdamer und im Norden der Lehrter, der Hamburger und der Stettiner Bahnhof.

Hundekopf brachte Erleichterungen

Um den Austausch von Güterwagen zwischen den einzelnen Bahnen zu ermöglichen, war der Bau einer Verbindungsbahn bereits im Jahre 1844 geplant. Eine solche Bahn wurde dann im Jahre 1851 in Betrieb genommen. Sie war eingleisig und verband ausgehend vom Stettiner Bahnhof den Hamburger, Potsdamer, Anhalter, Görlitzer und Frankfurter Bahnhof miteinander. Ihre Leistungsfähigkeit war begrenzt. Die Störungen des sich entwickelnden Straßenverkehrs durch die im Straßenniveau liegende Bahn waren beträchtlich. 1871 wurde die Strecke geschlossen. Eine neue Verbindungsbahn, die Berliner Ringbahn, übernahm ihre Aufgaben. Im Jahre 1871 wurde die östliche Hälfte eröffnet und im Jahre 1877 wurde mit der Eröffnung der westlichen Hälfte der Ring geschlossen. Die Bahn führte im weiten Bogen um die damalige Stadt herum. Ihr charakteristischer Verlauf ähnelt stark einem Hundekopf. Die damalige Weichbildgrenze lag im nordöstlichen Teil des Ringes, diesen teilweise überschreitend. Die Ausdehnung betrug in Ost-West-Richtung ca. 12 km und in Nord-Süd-Richtung ca. 8 km. Zu allen radial einmündenden Fernbahnen wurden Gleisverbindungen hergestellt.
Auf der zunächst für den Austausch von Güterwagen gedachten Bahn entwickelte sich auch nach und nach ein Personenverkehr, den man nach heutigen Definitionen dem Nahverkehr zurechnen muß. Einen beträchtlichen Aufschwung nahm dieser Verkehr mit Eröffnung der Berliner Stadtbahn im Jahre 1882.

Die Stadtbahn wird ein dringendes Erfordernis

Waren mit der Ringbahn die Probleme des Wagenübergangs im Güterverkehr des Berliner Eisenbahnknotens prinzipiell zufriedenstellend gelöst, fehlte es noch immer an einem Zentralbahnhof für den Personenfernverkehr. Den bereits eingangs zitierten Plan zum Bau einer Verbindungsbahn folgte bald die Gründung einer Gesellschaft, die jedoch nicht die notwendigen Mittel aufbringen konnte. In-



Bild 1 Blick auf die östliche Ausfahrt des Bahnhofes Alexanderplatz mit ausfahrendem Stadtbahnzug in Richtung Jannowitzbrücke. Im Bild rechts der ehemalige Bahnhofsvorplatz in der Dircksenstraße. Links: Die ehemaligen Königskolonnaden, die ursprünglich zum architektonischen Schmuckwerk der Brücke über den Königsgraben gehörten (etwa um 1895).



Bild 2 Innenansicht von der Halle des Bahnhofes Friedrichstraße, der in den 20er Jahren umgestaltet und erweitert wurde, hier etwa um 1895.

zwischen hatte auch der Staat die Notwendigkeit zum Bau einer solchen Bahn erkannt, zumal der Gedanke des Staatsbahnsystems immer mehr Gestalt annahm. Auch sah man die Notwendigkeit, der großen Wohnungsnot in Berlin dadurch abzuhelfen, indem neues Siedlungsland für den Wohnungsbau verkehrlich erschlossen wurde. Mit Beteiligung der Magdeburger-Halberstädter und der Hamburger Eisenbahnen begann 1875 der Bau der Berliner Stadt(eisen) bahn. Diese weitsichtigen Planungsgedanken führten dazu, eine viergleisige Hochbahn nur für den Personenverkehr zu bauen. Mit Ausnahme des Markthallenverkehrs (seit 1886) ist auch später kein Güterverkehr auf der Stadtbahn zugelassen worden.

Spree und Königsgraben bildeten kein Hindernis

Die Stadtbahn im engeren Sinne beginnt 312 m östlich der Fruchtstraße (heute Straße der Pariser Kommune) am heutigen Ostbahnhof und endet an der Straßenüberführung am westlichen Ende des Bahnhofs Charlottenburg. Die ausschließlich niveaufrei geführte viergleisige Bahnstrecke hat eine Länge von

12 145 m, davon
7 964 m gewölbte Viadukte
1 823 m Viadukte mit eisernem Überbau
675 m als Dammschüttung zwischen Futterbauern
1 683 m als gewöhnliche Dammschüttung.

In ihrem Verlauf überquert die Bahn sämtliche Verkehrswege wie Straßen, Flüsse und kreuzende Eisenbahnen. Um den Bahnkörper nicht als Barriere wirken zu lassen, mußten reichlich Brücken vorgesehen werden. Die Linienführung wurde maßgeblich durch die hohen Grunderwerbskosten beeinflußt. So entstand eine um 20% längere Verbindung zwischen den beiden Endbahnhöfen als für eine direkte Verbindung notwendig gewesen wäre (siehe Bild 6). Zwischen der Andreasstraße am östlichen Ende und etwa bis in Höhe der Charité ergaben sich die schwierigsten Probleme bei der Trassenführung. So wurde z. B. der Bahn-



Bild 3 Am Bahnhof Jannowitzbrücke ist deutlich zu erkennen, wie die Stadtbahnbogen im Flußbett der Spree stehen (etwa um 1895). Der ausfahrende Zug rollt in Richtung Alexanderplatz.

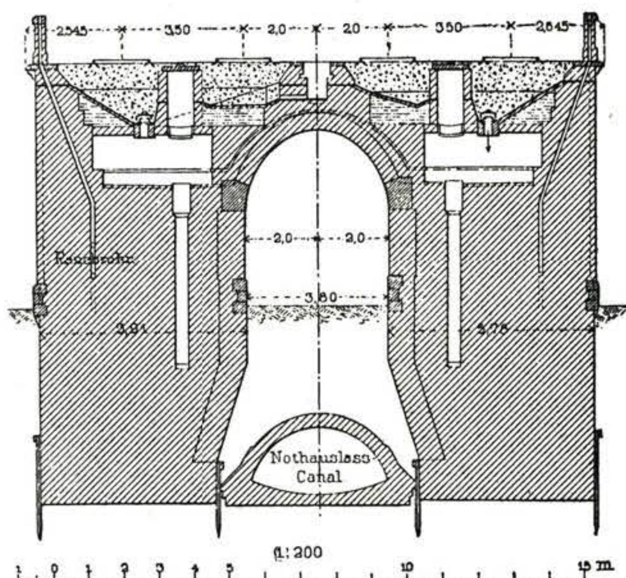


Bild 4 Querschnitt der Stadtbahn auf dem zugeschütteten Königsgraben.

hof Jannowitzbrücke im Bett der Spree (siehe Bild 3) gebaut. Bis zum westlichen Ende des heutigen Bahnhofs Marx-Engels-Platz folgt die Trasse dann dem zugeschütteten Königsgraben, einem Wasserlauf aus der Zeit, als Berlin zur Festung ausgebaut wurde. Daraus erklärt sich auch der krümmungsreiche Verlauf dieses Streckenabschnitts. Teilweise führte er durch die Hinterhöfe der Häuser, und man konnte in die Stuben der Einwohner sehen. Die Kosten für den Bau in der damaligen Währung betrugen im Mittel 5 Millionen Mark für jeden Kilometer. Die Viadukteräume unterhalb der Gleise wurden, soweit sie nicht für bahneigene Zwecke gebraucht wurden, vermietet. Als Sehenswürdigkeiten besonderer Art galten Gaststätten in den Stadtbahnhöfen, z. B. der „Franziskaner" am Bahnhof Friedrichstraße.

Vereinigung mit drei Fernbahnen

Die östlichen Fernbahnen nach Frankfurt (Oder) und Cüstrin wurden im Schlesischen Bahnhof vereinigt. Zum Anschluß an das Niveau der Stadtbahn mußte der Bahnhof angehoben werden. Am westlichen Ende sollten drei Fernbahnen vereinigt werden. Zum einen die Eisenbahn Berlin–Wetzlar, deren eigentlicher Endpunkt der Bahnhof Charlottenburg bilden sollte, und deren Aufgaben im Personenverkehr bis 1882 vom ehemaligen Dresdner Bahnhof, der in unmittelbarer Nähe des Anhalter Bahnhofes lag, und vom ehemaligen Nordbahnhof (in der Nähe der Eberswalder Straße) übernommen wurden. Zu zwei anderen Fernbahnen, der Hamburger und der Lehrter Eisenbahn, wurde von Charlottenburg eine Verbindungsbahn gebaut, die in Spandau an die genannten Anschluß fand. Der Bahnhof in Charlottenburg selbst erhielt vier Bahnsteige: einen für die Wetzlarer Bahn, einen für die Verbindung nach Spandau und zwei für den Stadt- und Stadtringbahnverkehr, von denen die Züge nach Westend zum Nordring, nach Halensee zum Südring sowie nach Grunewald an der Wetzlarer Bahn fahren konnten.

Bahnhöfe der Stadtbahn

Im Jahre 1882 waren zunächst 9 Bahnhöfe in Betrieb genommen worden. Neben den beiden Endbahnhöfen erhielten der Bahnhof Alexanderplatz und der sich als eigentlicher Zentralbahnhof entwickelnde Bahnhof Friedrichstraße einen zweiten Bahnsteig für den Fernverkehr. Als fünfter Fernbahnhof wurde im Jahre 1884 der Bahnhof Zoologischer Garten in Betrieb genommen. Für den Nahverkehr erfuhr die Stadtbahn eine Erweiterung durch den Bau der Bahnhöfe Tiergarten im Jahre 1885 und Savignyplatz im Jahre 1895. Somit ergab sich folgende Reihenfolge der Bahnhöfe von Osten beginnend:

Schlesischer Bahnhof (heute Ostbahnhof)
Jannowitzbrücke
Alexanderplatz
Börse (heute Marx-Engels-Platz)
Friedrichstraße
Lehrter Stadtbahnhof
Bellevue
Tiergarten (eröffnet 1885)
Zoologischer Garten (für den Fernverkehr 1884 eröffnet)
Savignyplatz (eröffnet 1895)
Charlottenburg

Mit der Häufung von anfangs 4 und später 5 Fernbahnhöfen auf rund 12 km Streckenlänge konnte zwar der Gedanke eines langgestreckten Zentralbahnhofs verwirklicht werden. Dies wurde aber mit einer relativ hohen Fahrzeit zwischen den Endbahnhöfen der Stadtbahn erkauft. Der Betrieb war so organisiert, daß Züge in Richtung Westen im Schlesischen Bahnhof eingesetzt wurden und Züge in Richtung Osten im Bahnhof Charlottenburg begannen. Die konsequente Verwirklichung des Zentralbahngedankens für alle in Berlin einmündenden Strecken ließ sich jedoch



Bild 5 Verbindungskurve von der Stadtbahn zum Südring am heutigen Bahnhof Ostkreuz. Der Zug überquert gerade die Brücke über den Markgrafendamm.

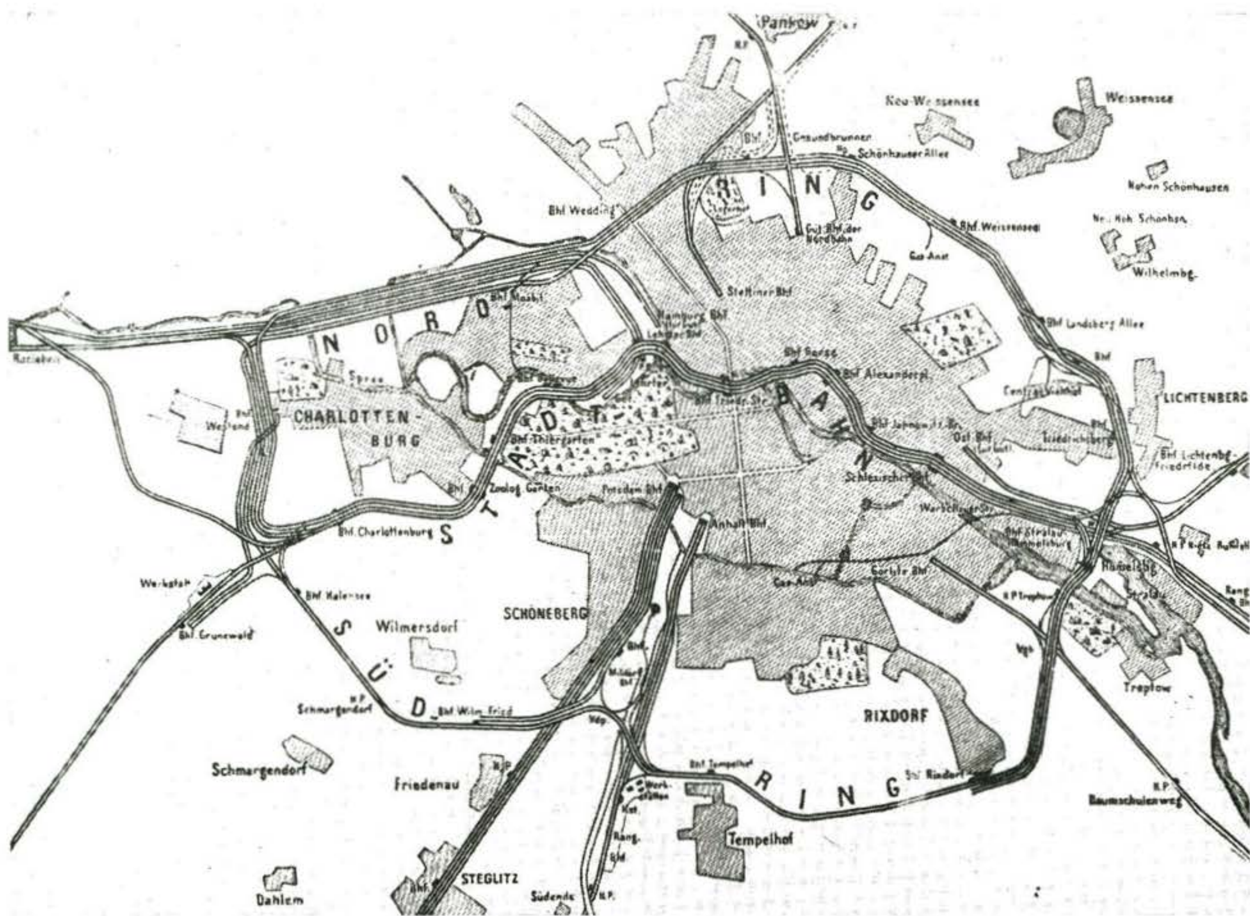


Bild 6 Die Berliner Eisenbahnanlage um die Jahrhundertwende.
Foto- und Zeichnungsbeschaffung: Verfasser aus /2/, /3/ und /4/. Repros: I. Pochanke, Berlin (5), Märkisches Museum, Berlin (1)

nicht verwirklichen. Gänzlich ausgeschlossen war das Heranführen der Züge der Stettiner Bahn, der Nordbahn (1877 nach Stralsund eröffnet) sowie der Anhalter und Dresdner Bahn (1877 über Elsterwerda eröffnet). Für alle anderen großen Fernbahnen wurde der Versuch gemacht, die Züge auf die Stadtbahn zu leiten. Dies überstieg aber die Leistungsfähigkeit bei weitem. Die Züge der Görlitzer, Potsdamer, Lehrter und der Hamburger Bahn fuhren recht bald wieder von ihren alten Endbahnhöfen. Die Aufgaben der Hamburger Bahn übernahm im Personenverkehr der Lehrter Bahnhof.

Einbindung des Vorortverkehrs

Der sogenannte Stadt- und Stadtringbahnverkehr über das nördliche Gleispaar der Stadtbahn und der Vorortverkehr über das südliche Gleispaar als auch der sich entwickelnde Verkehr an den übrigen Fernbahnen im Raum Berlin ist der Beginn einer Stadtschnellbahn auf den Berliner Eisenbahnstrecken. Diese Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen haben wesentlich zur Herausbildung des Industriestandortes Berlin beigetragen.

Der eigentliche Stadtbahnverkehr erfuhr schon bald nach der Eröffnung eine Erweiterung im Osten bis zur Station Stralau-Rummelsburg (heute Ostkreuz) und Lichtenberg sowie im Westen nach Westend und Grunewald. Zusätzlich zu diesen Stadtbahnzügen verkehrten sogenannte Stadtringzüge, die den Nordring bzw. den Südring mit der Stadtbahn verbanden. Für den Vorortverkehr wurde 1891 ein neuer, ermäßigter Tarif eingeführt. Zu diesem Zeitpunkt reichte der Verkehr, der über die Stadtbahn führte bis zu den Vororten nach Strausberg, Fürstenwalde (Spree), Königs Wusterhausen im Osten sowie Nauen und Werder a. d. Havel im Westen.

Die Stadtbahn hatte eine wesentliche Bedeutung für das Entstehen eines Personennahverkehrs auf Strecken im Berliner Eisenbahnknoten. Die Aufgaben eines Zentralbahnhofs für den Personenfernverkehr hat sie für die zutreffenden Relationen erfüllen können. Als Verbindungsbahn zwischen den Kopfbahnhofen einer Stadt hat sie ein Beispiel für Lösungsmöglichkeiten in anderen Fällen gegeben. Ein entsprechendes Gegenstück in der Nord-Süd-Richtung ist erst in den 30er Jahren mit der Nord-Süd-S-Bahn gebaut worden. Allerdings fehlt hier das Gleispaar für den Fernverkehr.

Literatur:

/1/ Dominik, Emil: Quer durch und ringsum Berlin. Eine Fahrt mit der Berliner Stadt- und Ringbahn; Verlag von Gebrüder Paetel, Berlin 1883
/2/ Berlin und seine Eisenbahnen; Verlag von Julius Springer Berlin 1896
/3/ Berlin und seine Bauten; Berlin 1896
/4/ Berliner Stadt- und Ringbahn; Brockhaus Konversations-Lexikon, 14. Auflage, Band II, F. A. Brockhaus in Leipzig, Berlin und Wien 1901
/5/ Autorenkollektiv: Die Berliner S-Bahn; 2. Auflage, transpress, VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, Berlin 1968
/6/ Demps, Reinhard und Schubert, Hans: 40 Jahre elektrischer Betrieb über die Vorortgleise der Berliner Stadtbahn; Der Modelleisenbahner 17 (1968) Heft 6, Seite 157 bis 160, Heft 7, Seite 202 bis 205, Heft 8, Seite 226
/7/ Verkehrsgeschichtliche Blätter, 5. Jahrgang 1978, Heft 4 Herausgegeben von der AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" des DMV
— R. Demps, Die Große Elektrisierung, Seite 38
— D. Kutschik: Dampf contra Elektrizität, Seite 38—40
— J. Müller: Die bauliche Umrüstung der Stadtbahn, Seite 40—44
— H.-J. Hütter: Die ersten elektrischen Stadtbahnwagen, Seite 44—49
— B. Kuhlmann: Das neue Signalsystem der Stadtbahn, Seite 50—57
— B. Kuhlmann: Betriebsführung der S-Bahn nach 1928, Seite 57—64
— B. Kuhlmann: S-Bahngleise der Stadtbahn erneuert, Seite 66—67

Bildunterschriften vertauscht

Zahlreiche Leser machten uns darauf aufmerksam, daß in dem in Heft 1/82 veröffentlichten Beitrag über die Bergbahnen der Hohen Tatra die Bildunterschriften 4 und 5 vertauscht worden sind.

Der Triebwagen 279-001 (siehe ebenfalls Heft 1/82, Lokfoto des Monats) hat nicht 312 Sitzplätze, sondern nur 32.

JOCHEN KRETSCHMANN, Berlin

„FEUER — WASSER — KOHLE!"

Ein Lokführer erinnert sich

T 12 — unsere Stadtbahnlok

100 Jahre wird die Berliner Stadtbahn in diesem Jahr — und seit 50 Jahren währt meine Bekanntschaft mit der 74er, der T 12, unserer Stadtbahnlok. Noch nicht dem Kinderwagen entwachsen, konnte ich es nicht erwarten, bis mein Großvater mit mir den Spaziergang begann, der immer über die große Eisenbahnbrücke führen mußte. Dabei entwickelte ich das Geschick, meinem Gefährt mit einem gelungenen Griff an die Gitterstäbe des Brückengeländers eine — „Schnellbremsung" zu verpassen, den Wagen genau über den Gleisen der Vorortbahn nach Nauen und Wustermark zum Stehen zu bringen. Weder Regen und Kälte noch Versprechungen auf Naschereien oder auf einen Schaufensterbesuch am großen Spielwarengeschäft brachten mich von diesem Platz. Genau vor der Brücke befand sich die H-Tafel, kamen die Vorortzüge aus Richtung Norden zum Stehen. Noch deutlich erinnere ich mich an ihren leicht schlingernden Lauf bei der Rückwärtsfahrt (planmäßig liefen alle Lokomotiven in Richtung Stadt rückwärts), die großen, breitovalen Fenster und das am Kohlekasten angehängte Richtungsschild. Der auf dem Kesselscheitel angebrachte Vorwärmer erinnerte mich stets an einen „umgekippten Schornstein". Mein Großvater hatte Geduld und Verständnis (welcher Opa hat das nicht?), konnte meine zahllosen Fragen beantworten und hatte für mich, mein vom Rauch leicht angegrautes Gesicht, immer ein Lächeln. Schließlich war er auch von unserer Zunft. Vielleicht habe ich mich schon damals an dem süßlichen Teergeruch des Qualms infiziert, mir die „Krankheit" geholt, die man ein Leben lang nicht mehr los wird.

Nach meiner dreijährigen Lehrausbildung im Raw, nach dem „Schuppenjahr", kam dann der ersehnte Tag, an dem es hieß: Morgen früh, fünf Uhr, zur Heizerausbildung als „dritter" Mann. Bereits eine Stunde früher geisterte ich durch den Schuppen, suchte meine Lok und fand die 74 1133. Da stand sie nun mit ihren weit zurückgesetzten Zylinderblöcken und typischen, langen Ein- und Ausströmrohren. Bei der Laufachse hatte man den Eindruck, sie sei aus Versehen etwas nach hinten gerutscht und als Ausgleich seien die beiden Hauptluftbehälter davor angebracht worden, und unter dem überhängenden Kohlekasten fehlte eigentlich eine Achse. In den Wirren der letzten Kriegstage hatte die 1133 auch noch ihre Lichtmaschine abgeben müssen und trug nun Petroleumlampen mit Messingblenden.

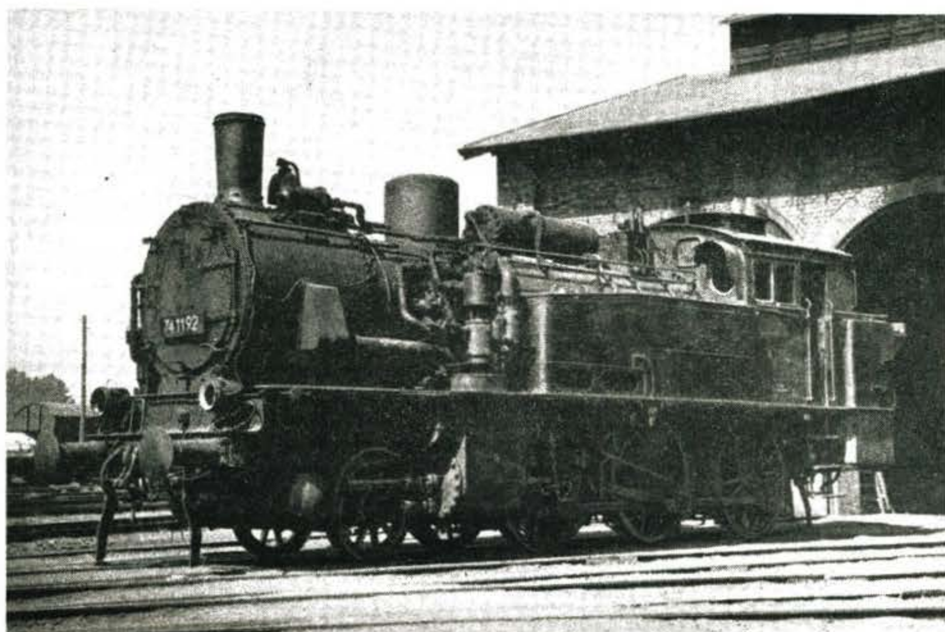
Auch auf dem Führerstand hatte man mit Messing und Kupfer nicht gespart und der Ausdruck „Uhrmacherladen" war durchaus berechtigt. Was dies allerdings für den Heizer bedeutete, sollte ich erst später erfahren.

Der Meister kam kurz vor fünf. Unter dem Schlosseranzug trug er die für den Lokführer unvermeidliche Weste mit der Uhrkette, dazu das $^{3}/_{8}$Oberhemd mit Gummikragen und angeknöpftem Schlips und selbstverständlich die Dienstmütze mit der blau-goldenen „Strippe".

Für den Heizer, noch dazu für einen Lokführer-Anwärter, ist der Meister ein „Halbgott", seine Worte sind das Tedeum und was er macht, ist immer richtig. Macht er doch einmal etwas verkehrt, und es kommt heraus, wird für ihn geschwindelt, bis sich die Schwellen biegen. — Noch heute denke ich mit Hochachtung an den Menschen, der mir das kleine „Einmaleins" des Lokheizers, das „ABC" des Lokführers beibrachte, der mich forderte, aber mir auch von seiner knappen Brotration abgab. Trotz allem blieben wir immer per „Sie" — erst als wir uns am Tage nach meiner Prüfung im Schuppen trafen, meinte er:

„Nun bist du selber Meister — jetzt können wir ‚du' zueinander sagen".

Doch zurück zu unserer T 12. Sie hat es nicht leicht mit mir gehabt. Die Schaufeln Kohle, die ich ungeschickt gegen die Luftsaugetaschen der Marcotti-Feuertür warf, kann ich nicht mehr zählen.



Lok 74 1192 vor einem Lokschuppen

Foto: Archiv

Auch das Kesseldruck-Manometer schien nicht so zu wollen wie ich — er ging immer linksherum. Das Ansetzen der Strahlpumpe mußte auch erst noch gelernt werden und wenn ich meinte, die Lok gründlich abgeölt zu haben, hatte ich mich geirrt. Nie im Leben hätte ich geahnt, daß eine 74er soviel Ölstellen haben kann, besonders solche, die man erst mit der Nadel aufbohren muß.
„Eine T 12, die klappert, hat einen schlampigen Führer," wurde ich belehrt. Die Maschine muß im Leerlauf wie auf Samtpfötchen, wie eine Katze gehen..."
Ob ihr es glaubt oder nicht — es geht tatsächlich. 36 Achsen hatten die Vorortzüge in der Regel, fünf „Pärchen", einen B3tr, — einen Traglastenwagen, der durch einen durchgehenden weißen Strich unterhalb der Fensterreihe gekennzeichnet war, und einen Pw3.
Auch auf das Richtungsschild an der Lokomotive wurde geachtet. Nicht nur, damit die Reisenden wissen, wohin der Zug fährt — auch der Fahrdienstleiter und der Kollege in der Lokleitung müssen wissen, daß es eine Vorortmaschine ist, die bevorzugt behandelt werden muß. Mein Kampf mit dem Manometer erwies sich als langwierig. Die Dämpfe reichten gerade von einer Station zur anderen, doch wenn der Meister zum „Löffel" griff, weil es nun gar nicht mehr gehen wollte, kam die Maschine „ran", mußte man sogar noch mit der Strahlpumpe den zu hohen Kesseldruck abpumpen.
Einmal jedoch platzt jeder Knoten, und so begriff auch ich, wie man die „Uhr" auf dem Kessel zum Rechtsherumgehen bringt.
Die 74er will nun einmal keine vollen „Kellen", sie möchte „schippchenweise" gefüttert werden, will das Feuer nur abgestreut haben. Wenn man den Bogen raus hat, revanchiert sich die Lokomotive durch eine unwahrscheinliche Leistung.
Nach einem halben Jahr waren mir sozusagen die Federn gewachsen, hatte ich vor der T 12 keine Angst mehr. Wir fuhren mit ihr planmäßig auf der Strecke Velten–Kremmen, von Oranienburg über Kremmen nach Nauen und waren auch auf der Schiene zwischen Lichtenberg und Werneuchen mit ihr zu Hause. Manchmal, wenn keine 64er zur Verfügung stand, mogelten wir uns mit der T 12 auch auf die „Heidekrautbahn", vom Nordbahnhof über Wilhelmsruh, Basdorf nach Liebenwalde oder Groß Schönebeck. Zugegeben, der Führerstand einer 64er ist bequemer, man kann besser aus dem Fenster sehen. Auf einer T 12 dagegen haben Menschen über 1,80 Meter Körpergröße ihre Probleme — aber spätestens beim morgendlichen Berufsverkehr begann man die T 12 auf dieser Schiene zu schätzen. Die Personenzüge aus Liebenwalde und Groß Schönebeck wurden in Basdorf zu einem Zug vereinigt. Der hatte dann so seine 40 Achsen und die kurvenreiche Steigung von Schildow nach Blankenfelde, wenn noch dazu der Frühdunst der Rieselfelder auf dem Gleis lag, brachte für die 64er Probleme (böse Zungen behaupten, daß man auf diesem Abschnitt mehr Sand als Kohle brauchte).
Anders dagegen die T 12. Sie nahm den Buckel und die Kurven ohne Sand, kam mit 40 Achsen sogar pünktlich in Blankenfelde an und hatte dabei noch weniger Kohle verbraucht.
Wie gesagt, ich hatte mich mit der T 12 angefreundet, hatte mein Wasser, meine Dämpfe, absolvierte die obligatorischen „Putz- und Flickstunden" und brauchte für das Anzünden der Petroleumlampen auch keine Schachtel Streichhölzer mehr, da passierte mir das, was in unserem Beruf wohl keiner vergißt. Wir hielten mit dem Personenzug in Klosterfelde.
Plötzlich kam der Meister auf meine Seite.
„Gehen Sie mal rüber!"
Ich gehorchte, wußte aber nicht, was er wollte.
„Abfahren!" kommandierte er.
Was denn, ich...?
„Na los! Abfahren!"
Plötzlich saß mir mein Herz in der Hosentasche, bekamen meine Hände das Flattern. Ich öffnete den Regler. Scharf pfeifend jagte der Dampf aus den Lüftsaugeventilen der Druckausgleicher, die ich zu schließen vergessen hatte.
Endlich bewegte sich die Lok, machte dabei allerdings das, was eine T 12 sonst nie tut — sie trampelte...
„Der Radumdrehung nach sind wir schon in Zerpenschleuse", spöttelte mein Meister. Aber die 74er ist gutmütig, verzieh mir rasch meine ungeschickten Hände und zuckelte mit mir los. Wirklich, sie fuhr mit mir — nicht ich mit ihr. Ein verdammt dämliches Gefühl ist das.
Das lernst du nie, schoß es mir durch den Kopf, du bist zu duslig, „Pfeifen", mahnte mich der Meister.
Auch das noch ... diese unbeschrankten Wegübergänge ...
Die Bake kündete den Haltepunkt Lotschesee an.
„Wir halten hier aber..."
Ja doch! Regler zu, Steuerung nach vorn, Druckausgleicher auf, natürlich ohne den noch vorhandenen Schieberkastendruck zu beachten ... „Es knallte herrlich ..." Da ist schon die Bahnsteigkante. Die erste Bremsstufe, die zweite, der „Angstgriff" in die Schnellbremse...
Die letzten beiden Wagen standen noch am Bahnsteig. Zum Glück wollte kein Reisender ein- noch aussteigen.
„Meister, wollen Sie nicht lieber...?"
„Dageblieben! und Abfahren!"
Wieder natürlich den Druckausgleicher vergessen. Die ganze T 12 ist eine Dampfwolke. Dann geht es weiter. Zerpenschleuse ist der nächste Bahnhof. Je näher er kommt, um so größer wird das Gefühl, das man schlicht und einfach als Angst bezeichnet. Angst vor der Lokomotive, der Druckluftbremse, mit der man angeblich auf den Meter genau fahren kann ... Diesmal wird es nicht zu weit, geht es mir durch den Kopf, diesmal nicht ... Wieder eine Bremsstufe, die zweite, die dritte — und da steht der „Haushalt" an der Bahnsteighälfte. Drei Wagen stehen noch draußen, und am Gepäckwagen machen der Zugführer und die Aufsicht artistische Kunststücke beim Ausladen von Gepäck und Fahrrädern.
„Hattest wohl keine Lust — oder lernt da einer?" fragt der „Kellenheber".
„Hast wohl nie angefangen, was?" knurrte mein Meister bissig.
„Außerdem ist da ein ‚Schläger' im Zug!"
Weiter. Diesmal klappt es mit dem Druckausgleicher. Den Haltepunkt Klandorf erwischte ich, ohne den „Anker" zu werfen, allerdings im „Kriechgang" und mit Hilfe der Zusatzbremse — aber dann kommt Groß Schönebeck, dort ist die Strecke zu Ende, dort kommt hinter der letzten Weiche ein Bock — und der ist nicht mehr der jüngste.
Ein hilfesuchender Blick zur anderen Seite — doch den Meister scheint das nicht zu rühren ... Die Einfahrweiche, Bahnsteiganfang, zweite Bremsstufe, die dritte. Der Zug steht genau am Bahnsteigende, obwohl sich die Reisenden zur „Ehrung des Lokomotivführers" von ihren Plätzen erheben, weil ich zum Abfangen des Rückstoßes nicht kurz vor Stillstand die Bremsen löste ... Eine tolle „Fuhre" hatte ich geliefert.
Ja, das sind so Momente, die man nie mehr vergißt, die ersten Schritte zwischen den 1435 Millimetern, Augenblicke, die einem eine Lokomotive ans Herz wachsen lassen.
Alte 1133. Ich weiß nicht, wann und wo du unter dem Schneidbrenner dein Leben lassen mußtest. Wir sind ein Stück des Weges zusammen gegangen, du hast geduldig meine Unerfahrenheit ertragen, du warst für mich „Mistkarre, alter Bock" oder noch Schlimmeres, wenn du nicht so wolltest wie ich — dabei war es doch meine Schuld. Aber ich habe dich auch heimlich gestreichelt, so, daß es ja keiner sehen konnte, wenn du mir aus der Patsche geholfen hattest, wenn du mehr leistetest, als man von dir erwartete. Dann warst du für mich „meine Lotte, mein braves Pferdchen". Du warst damals so alt wie ich heute ...
In diesem Monat feiern wir Geburtstag, den 100jährigen der Berliner Stadtbahn, die ohne dich undenkbar wäre. Sollte es mir vergönnt sein, noch einmal hinter deinem Regler zu stehen, wirst du in Gedanken bei mir sein, wird alles noch einmal wie in jenen Tagen. Du weißt doch, Freunde vergessen sich nie.

Die Lok 74 1230 des VMD wurde als traditioneller Vertreter der Berliner Stadtbahn-Geschichte im Raw Meiningen aufgearbeitet und steht nun für Sonderfahrten zur Verfügung. Foto: Rothe, Dresden

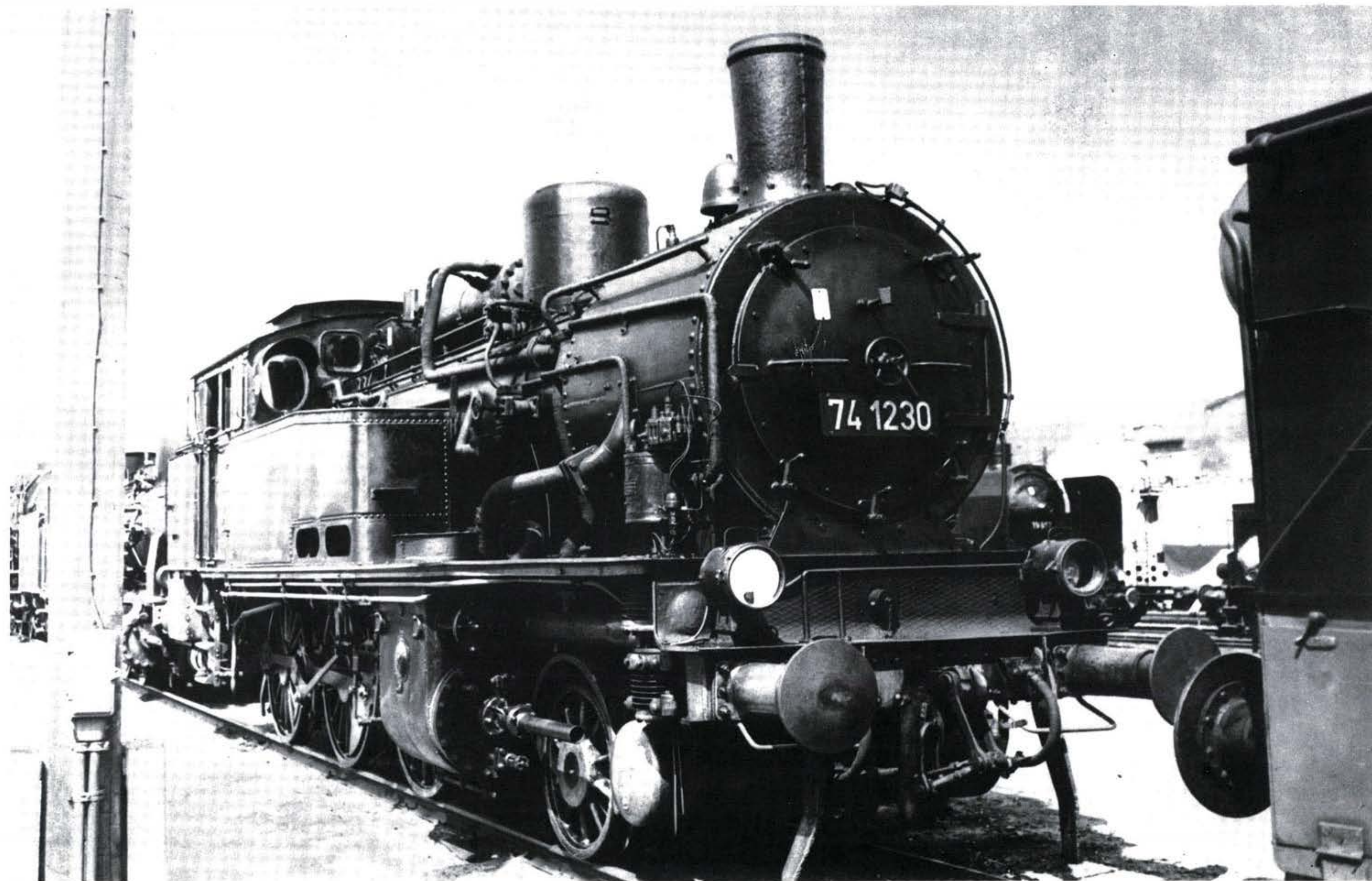


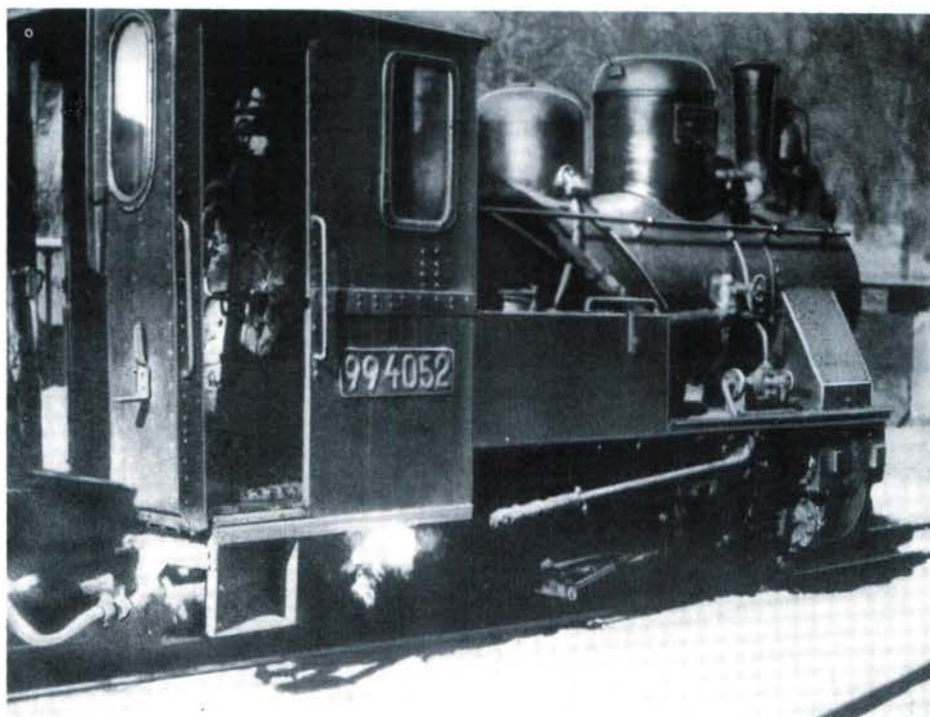
Bild 1 In den 50er Jahren übernahm die Lok 99 4052 den Anschlußbetrieb zur Papierfabrik. In den Wirren des zweiten Weltkrieges gelangte diese 1934 im Kraftmaschinenbaubetrieb Nikolajewski (UdSSR) mit der Fabrik-Nr. 0042 hergestellte Lok nach Deutschland. Das Fahrzeug gehörte nur zeitweilig zum Bw Thum und wurde später zur ehemaligen Trusebahn nach Wernshausen abgegeben. U. B. z. die von Wilischthaler Eisenbahnern als „Gummidampfer" bezeichnete Maschine im Jahre 1952.

Bild 2 Lok 199 007 (LKM/1957) im Juni 1980 auf dem Bahnhof Wilischthal.

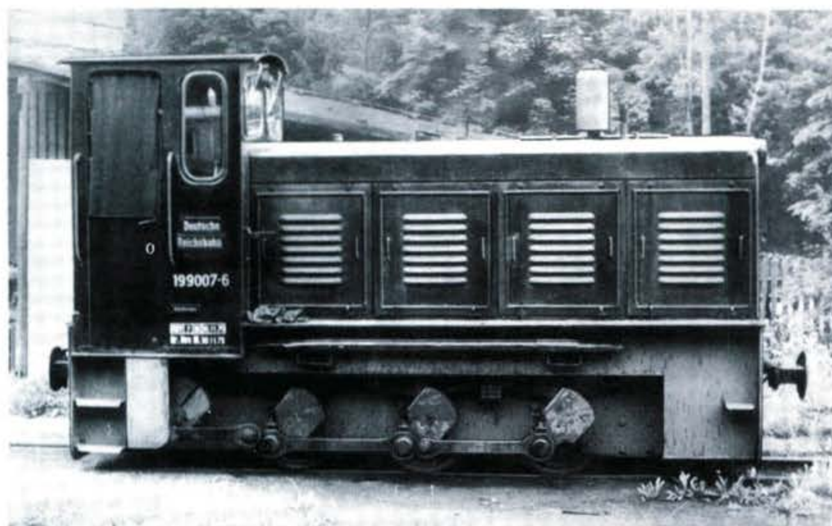
Bild 3 Ordnungsgemäße Beschriftungen erfolgen auch an Kleindieselloks der DR.

Bild 4 Überführungsfahrt zur Papierfabrik am 12. Mai 1973.

Fotos: R. Scheffler, Oschatz (3), K.-H. Uhlemann, Dresden (1)



1

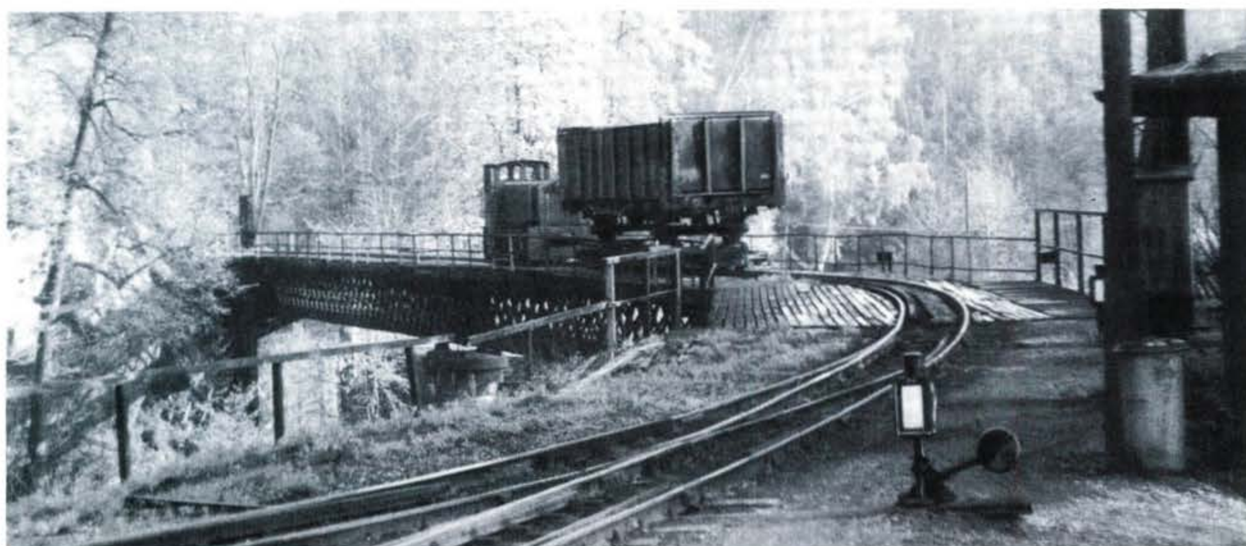


2



3

4



CHRISTOPH PÜSCHMANN, Zschopau

Eine schmalspurige Anschlußbahn der DR

Wilischthal ist nach wie vor Spurwechselbahnhof

Die Deutsche Reichsbahn betreibt bekanntlich noch in Halle, Cottbus (1 000 mm, Diesellokbetrieb) und Schönfeld-Wiesa (750 mm, Dampfbetrieb) Anschlußbahnen, die sich bei Eisenbahnfreunden eines großen Interesses erfreuen. Dazu gehört auch der zur DR gehörende Anschluß vom Bahnhof Wilischthal in die dortige Papierfabrik, über den im folgenden berichtet werden soll.

Die 1,4 km lange Trasse verläuft im Tal des Flüßchens Wilisch. Auf diesem Reststück der 1972 stillgelegten Schmalspurbahn Wilischthal–Thum werden gegenwärtig noch Holzzellstoff, Kaolin und Alaun in regelspurigen Fahrzeugen auf Rollwagen befördert. Da keine geeigneten Zufahrtswege für den Kraftverkehr bestehen, blieb dieser ehemalige Streckenabschnitt als Anschlußbahn bestehen.

Der VEB Papierfabrik Wilischthal erhält durchschnittlich täglich 6 Güterwagen. Der Betrieb wird mit der Kleindiesellok 199 007 abgewickelt. Dieses Fahrzeug übernahm die DR 1973 vom VEB Feinspinnerei Venusberg. Die Maschine wurde 1957 im LKM Potsdam-Babelsberg gebaut. Darüber hinaus verfügt auch die Papierfabrik noch über eine werkeigene Diesellok.

Die Anschlußbahn darf nur mit einer Geschwindigkeit von 15 km/h befahren werden. Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Wilischthal führt das Gleis über die Zschopau. Danach wird die Landstraße nach Thum überquert. Die Strecke führt dann am Rand des Ortsteils Wilischthal entlang und erreicht nach einer Linkskurve ein Waldgebiet.

An der Einfahrt des Betriebes wird eine Spitzkehre befahren, die durch den Abbau des weiteren Streckengleises verblieb. Von der Anschlußweiche bis zum Endpunkt liegen noch etwa 0,3 km Gleis.

Der weitere Rangierbetrieb wird von Betriebsangehörigen des VEB Papierfabrik durchgeführt.

Im Betrieb selbst ist ein umfangreiches Gleisnetz vorhanden. Die Wagenübergabestelle ist mit einer Gleissperre gesichert.

Es lohnt sich also, diesem „Einzelgänger" der Rbd Dresden einen Besuch abzustatten.

Wer kann helfen?

Der transpress-Verlag plant die Herausgabe einer Schrift über die Saalbahn mit den Strecken

Camburg–Zeitz, Porstendorf–Eisenberg, Weimar–Gera, Orlamünde–Pößneck, Rudolstadt–Bad Blankenburg.

Dazu werden noch Fotos und andere Dokumente gesucht. Schonende Behandlung und Rücklieferung werden zugesichert.

Anschrift: transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Lektorat 12, 1086 Berlin, Französische Straße 13/14.

DMV-Sonderfahrten 1982

Tag	Strecke
20. 2.	Zwickau–Falkenstein–Muldenberg–Adorf–Plauen–Herlasgrün–Falkenstein–Zwickau
18. 4.	Zittau–Löbau–Großpostwitz–Wilthen–Zittau
18. 4.	Putbus–Göhren–Putbus
25. 4.	Putbus–Göhren–Putbus
8. 5.	Wittenberge–Karow–Güstrow–Rostock
8. 5.	Nauen–Kremmen–Oranienburg–Basdorf
9. 5.	Nauen–Kremmen–Oranienburg–Basdorf
15. 5.	Neustrelitz–Templin
15. 5.	Eberswalde–Templin
13. 6.	Dresden–Riesa–Leipzig–Weißenfels–Erfurt, Magdeburg–Sangerhausen–Erfurt, Gera–Jena West–Erfurt, Meiningen–Suhl–Erfurt (Fahrten zur Lokschau in Erfurt anläßlich des Jubiläums „100 Jahre Eisenbahndirektion Erfurt")
19. 6.	Dresden–Bischofswerda–Wilthen–Zittau–Oybin–Zittau–Löbau–Bautzen–Dresden
20. 6.	Dresden–Bischofswerda–Wilthen–Zittau–Oybin–Zittau–Löbau–Bautzen–Dresden

Tag	Strecke
28. 8.	Magdeburg–Aschersleben–Gernrode–Alexisbad–Quedlinburg–Halberstadt–Magdeburg
4. 9.	Halle–Mücheln–Röblingen–Halle
11. 9.	Nordhausen–Sondershausen–Bad Frankenhausen–Artern–Sangerhausen
18. 9.	Bln-Lichtenberg–Müncheberg–Werbig–Wriezen–Bln-Lichtenberg
18. 9.	Zwickau–Glauchau–Wechselburg–Karl-Marx-Stadt–Zwönitz–Aue–Zwickau
3. 10.	Putbus–Göhren–Putbus
10. 10.	Putbus–Göhren–Putbus
7. 10.	Bischofswerda–Cunewalde–Löbau–Ebersbach–Wilthen–Bischofswerda
21. 2. 26. 9. 7. 10. 20. 6. 26. 6. 27. 6. 11. 7. 25. 7. 15. 8. 29. 8. 12. 9.	s. a. Kursbuch Strecke 308 Traditionszüge auf der Strecke Radebeul-Ost–Radeburg

BR 44.0 wurde abgestellt — BR 52.8 und 41 weiter im Einsatz

Bw Saalfeld „dampffrei"

Das, was sich in den letzten Monaten abzeichnete, ist am 7. Januar 1982 eingetroffen: An diesem Tag und am 8. Januar wurde, außer der Lok 44 0231, diese BR abgestellt. Auch die 01 0519 und 01 0520 konnten am 8. Januar 1982 aus dem Betrieb gezogen werden. Die 01 0520 war die letzte ölgefeuerte Dampflok, die noch am 8. Januar in Betrieb war. Sie wurde um 17.45 Uhr abgestellt. Die 44 0231 diente noch drei Tage länger als Heizlok. Diese Aufgabe wurde inzwischen von der 52 8022 übernommen. Seit dem 8. Januar wird mit einer volkswirtschaftlich günstigeren Technologie gefahren, und da das Bw Saalfeld über genügend Dieselloks der BR 132 (12 Stück) und 119 verfügt, konnten sämtliche Dampfloks abgestellt werden.

Einsatzstelle Göschwitz

Von der Est Göschwitz werden jedoch weiterhin einige Dampflokomotiven planmäßig eingesetzt. Am 16. Januar ist noch die 41 1225 hinzugekommen, so daß mit der 41 1125 und 41 1150 drei Lokomotiven zur Verfügung stehen. Da sie noch nicht ausreichen, ist bis zur Zuführung weiterer Maschinen noch die 01 1514 im Einsatz. Folgende Züge, die alle auf der Saalbahn verkehren, können mit diesen Maschinen, zu denen zeitweilig auch die 52 8022 gehörte, beobachtet werden:
P 5006/5007 (Mo—Fr), P 4000/3003,
N Is 5.15 Uhr, Sa 8.15 Uhr; N G 13.30 Uhr, Sa 16.30 Uhr; Dg Cb 13.00 Uhr, Sa 14.45 Uhr; Dg Cb 16.00 Uhr, Sa 17.30 Uhr; N Sa 10.30 Uhr, G 12.45 Uhr; Dg Sa 13.00 Uhr Cb 14.30 Uhr; N 9.45 Uhr; G 11.15 Sa.
N sind Nahgüterzüge mit relativ langen Unterwegshalten, Dg sind Durchgangsgüterzüge, die in der Regel ohne Halt zwischen Camburg (Cb) und Saalfeld (Sa) verkehren. **Alle Zeiten sind lediglich Richtzeiten!** Js ≙ Jena Saalbahnhof, G ≙ Göschwitz. **Dre.**

„Aus" auch für BR 44 in Sangerhausen und Nordhausen

In den Bw Sangerhausen und Nordhausen wurden am 10. Januar 1982 alle Lokomotiven der BR 44.0 abgestellt. In Sangerhausen kommen dafür folgende Lokomotiven zum Einsatz: 52 8003, 52 8014, 52 8081, 52 809, 52 8094, 52 8096 und 52 8148 (Planeinsatz 2 Maschinen). Im Bw Nordhausen sind ebenfalls drei Lokomotiven der BR 52 beheimatet (Planeinsatz 2 Maschinen).

Bw Oebisfelde

Auf der dem Güterverkehr dienenden Strecke Gardelegen — Letzlingen, Teilstück der ehemaligen Kleinbahnstrecke Gardelegen—Neuhaldensleben—Weferlingen, verkehren fast täglich noch Lokomotiven der BR 41 als Rangierfahrt mit einigen Wagen vom bzw. zum Nahgüterzug 62 730 Stendal — Oebisfelde vom Unterwegsbahnhof Gardelegen nach Letzlingen. Zum Fotografieren hier die Richtzeiten: Ankunft des Zuges aus Stendal gegen 7.30 Uhr, Abfahrt nach Letzlingen 8.20 Uhr, Ankunft aus Letzlingen 9.00 Uhr, Weiterfahrt nach Oebisfelde gegen 9.30 Uhr. **Sie.**

Bw Dresden

Kürzlich erhielt das Bw Dresden die Lok 50 3654 (ex Bw Angermünde) und die Lok 50 3636 (ex Bw Eberswalde). Die dort stationierten und zuvor in den Bw Reichenbach bzw. Nossen beheimateten 50 2725 und 50 1992 wurden im September/Oktober 1981 zerlegt.
Zum Bestand dieses Bw gehört auch die 50 3516, die vom Bw Schöneweide übernommen wurde. Sämtliche Maschinen dienen überwiegend als Heizloks. Ferner werden sie gegebenenfalls bei Wartungsarbeiten an der im Dresdner Hauptbahnhof stationierten Heizlok 58 2096 zur Aushilfe genutzt. **Schnei.**

Speisewagen wird den „Zwickauer" vervollständigen

Vor einigen Wochen ist es gelungen, für den Zwickauer Traditionszug einen passenden Speisewagen ausfindig zu machen. Noch vor zwei Jahren war dieses im Bahnhof Berlin-Rummelsburg beheimatete Fahrzeug planmäßig eingesetzt. Der Wagen wurde 1936 gebaut, verfügt über 42 Sitzplätze und lief zuletzt mit der Bezeichnung 51 50 88—10 054—7. Nachdem das gute Stück am 2. Dezember 1981 nach Zwickau überführt worden ist, wird es später im Werkteil Gotha des Raw Delitzsch aufgearbeitet.



1



2

Bild 1 *Der Wagen im Bahnhof Berlin—Pankow am 1. Dezember 1981*

Bild 2 *Etwa so sah es in diesem Wagentyp in den 50er und 60er Jahren aus.*

Fotos: R. Heinrich, Steinpleis (1), Archiv (1)

ERICH PREUSS (DMV), Berlin

Güterwagen auf der Straße?

Der ständig auf Suche nach Kuriosa oder Absonderlichkeiten des Bahnbetriebes befindliche Eisenbahnfreund sei auf eine Beförderungsart hingewiesen, die unter den Jüngeren gar nicht mehr so sehr bekannt ist. Ich meine den Straßenrollerverkehr, der nach dem Erfinder „Culemeyerverkehr" benannt worden ist. Der Abteilungspräsident Dr.-Ing. Johann Culemeyer hatte nämlich 1933 lediglich nur einen alten Hut frisch aufpoliert und der Öffentlichkeit präsentiert.

Der Vorläufer des „Culemeyerverkehrs"

Tatsächlich wurde der Straßenrollerverkehr bereits vom bayrischen Oberstbergrat Ritter von Baader erfunden. Er schlug als ein Ergebnis merkwürdigen Fehlschlusses im Jahre 1815 der bayrischen Regierung vor, Eisenbahnwagen auf der Straße zu befördern. Von Baader war zwar ein begeisterter Anhänger der Eisenbahn und hatte ihre Geburt in England kennengelernt. Dieser Mann konnte sich aber nicht mit dem Gedanken anfreunden, daß die Spurkränze an den Rädern der Schienenfahrzeuge jeweils zwei Schienen erforderlich machen. In jener Zeit waren die Hilfsmittel zur Verbindung zweier Gleise untereinander zum Kreuzen eines Gleises mit einer Straße oder einer Ortschaft noch unbekannt. Durch die damals noch kurzen Eisenbahnentfernungen mußte auch das Umladen der Güter vom Fuhrwerk auf den Eisenbahnwagen als Fremdkörper erscheinen.
Deshalb forderte von Baader, daß der Eisenbahnwagen dort, wo das Gleis fehlte, auch über die Straße transportiert werden sollte. Andererseits empfahl er, Pferdefuhrwerke ebenso bei Bedarf über die anfänglich kurzen Eisenbahnstrecken zu fahren. Wer ahnte damals schon die unvorstellbare Entwicklung des Eisenbahnwesens? Da die englischen, mit Spurkranzrädern ausgestatteten Eisenbahnwagen eben der Spurkränze halber nicht über die Straße gefahren werden konnten, schlug von Baader seiner Regierung vor, diese Wagen mit besonderen vierrädrigen, von Pferden gezogenen Fahrzeugen über die Straße zu befördern.
Als Trugschluß stellte sich jedoch heraus, daß die Straße die Lasten eines Eisenbahnfahrzeuges aufnehmen könne. Nur Vielradfahrzeuge waren dazu in der Lage. Damals war aber die Straßen- und Fahrzeugtechnik noch nicht soweit entwickelt. Das erkannte von Baader, und so schlug er weiter vor, das Eisenbahnfahrzeug selbst über die Straße rollen zu lassen. Er bekämpfte leidenschaftlich das englische System und befürwortete spurkranzlose Wagen. Diese Fahrzeuge sollten dadurch auf dem Gleis gehalten werden, daß die unter der Wagenmitte angebrachten waagerechten Rollen sich gegen eine erhöht gelegene dritte Schiene abstützten. Auch diese Erfindung ist später wieder aufgegriffen worden! Das Frachtfuhrwerk gedachte von Baader ebenfalls auf die Schiene zu bringen, indem es über eine kleine Rampe auf kurze, niedrige vierrädrige Fahrgestelle aufgesetzt werden sollte. Diese Anregungen gerieten aber bald in Vergessenheit.

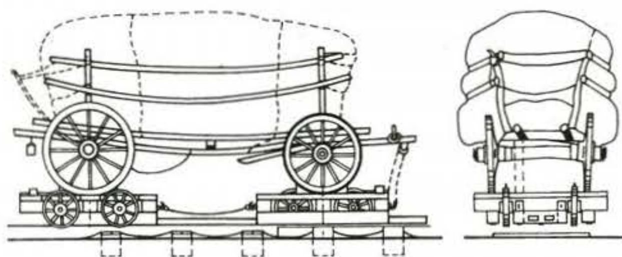


Bild 1 Frachtfuhrwerk auf niedrigen Fahrgestellen

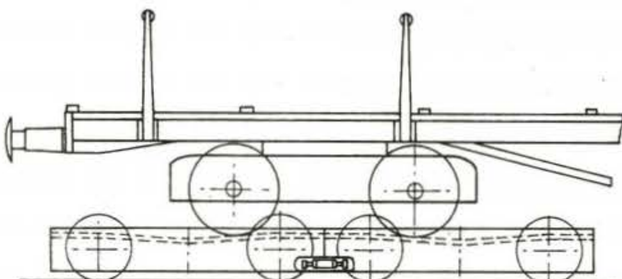


Bild 2 Für die Beförderung vierachsiger Wagen wurden die kurzgekuppelten Fahrgestelle des Straßenrollers mit einer Spannschraube gegeneinander verspannt. (ggf. als Zeichnungsvorlage verwenden)

Wiederentdeckung einer alten Technologie

Mehr als hundert Jahre später zwang der Konkurrenzkampf zu neuen Überlegungen, um die Transporte des Lastwagenverkehrs von der Deutschen Reichsbahn zu übernehmen, selbst wenn Absender oder Empfänger nicht über eine Anschlußbahn verfügten. Um Eisenbahnwagen über die Straße zu fahren, mußten an das dazu erforderliche Spezialfahrzeug folgende Forderungen gestellt werden:
— Beförderung von Eisenbahnwagen beliebiger Länge, ohne die geringste Änderung seiner Bauart,
— durch Aufteilung der Radlast für die Straße möglichst auf viele Räder weit unter 4 t zu senken,
— durch Umsetzen der Deichsel im Hinblick auf die räumliche Enge der Ladestraßen und Werkhöfe ein Fahren in beiden Richtungen zu ermöglichen und
— eine unter Verzicht auf mehr Bauhöhe erforderliche tiefe Lage der Fahrschiene abzusichern. Um Fahrzeug, Last und Straße zu schonen, wurden außerdem alle Möglichkeiten der damaligen Fahrzeugtechnik genutzt, wie beispielsweise Lenkräder oder -achsen, Schwingachsen mit Lastausgleich und gute Federung sowie zuverlässige Bremseinrichtungen.
Diese Grundsätze berücksichtigte Johann Culemeyer bei der Konstruktion des neuen Straßenrollers. Im April 1933 konnte auf dem Anhalter Güterbahnhof in Berlin dieses Fahrzeug der Presse vorgeführt werden. Ab Oktober gleichen Jahres verkehrten in Viersen (Rheinland) erstmalig planmäßig die Culemeyer-Fahrzeuge. Ab 22. Februar 1936 fuhren sie dann auch in Berlin. 1942 gab es bereits in 34 Städten diesen sehr interessanten Betrieb. Von 1933 bis 1942 beherrschte der zweiteilige und 16rädrige Straßenroller allein das Feld. Anschließend wurden dann einteilige Roller besonders niedriger Bauart eingesetzt.
Die Güterwagen werden an einer Überladerampe auf den Straßenroller gezogen. Die Wagen können gleich vom Roller aus be- oder entladen werden. Außerdem fand früher teilweise eine besondere Absetzanlage Verwendung, um das Rollfahrzeug schnell zurückgeben zu können.

Straßenroller unterschiedlicher Bauart

Ursprünglich wurden zunächst nur zweiachsige Güterwagen mit Culemeyer befördert. Wenig später war das auch mit Vierachsern unter Verwendung von zwei Straßenrollern möglich. Beide Fahrzeuge verband man mit einem kleinen eisernen Steg, wie wir es von den Rollwagen der

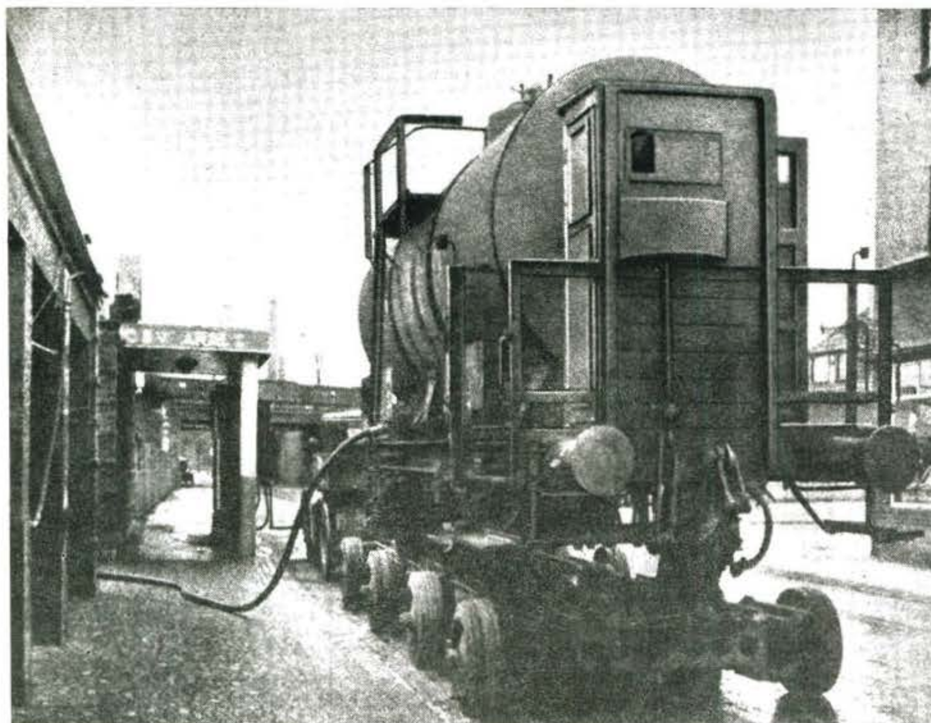


Bild 3 Abfüllen eines Kesselwagens an der Tankstelle gleich vom Straßenroller

Schmalspurbahnen kennen. Da oft die Tragfähigkeit der bisherigen Roller nicht genügte, sind 1935 zweiteilige, 24rädrige Straßenroller mit 80 t Tragvermögen entwickelt worden. Ab 1940 standen dann sogar dreiteilige, 32rädrige und für 133 t Last vorgesehene Fahrzeuge zur Verfügung. Auch gab es Spezialwagen für Schwertransporte, Sattelroller mit Kippbühne, die den Eisenbahnwagen bis zu 50° Neigung bewegen konnten. Ferner gehörten dazu Straßenroller verschiedener Größen mit Eigenantrieb, einteilige Roller mit Außen- und Innenrädern, mit Außenrädern an Durchsteckachsen sowie mit Außenrädern an Außenachsen.

Culemeyertransporte heute

In den letzten Jahren erhielt der Culemeyer einen „Konkurrenten", den Container. Dessen Erstanwendung geht auf die 20er Jahre zurück, richtig „in Mode" kam er aber erst in den USA ab 1951. Inzwischen haben sich fast alle Bahnverwaltungen dem Containertransportsystem angeschlossen und so ist es möglich, das Transportgefäß bis zur Ladestelle im Werkhof zu bringen oder von dort abzuholen. Ein Vorzug, den bislang nur der Straßenroller bot. Der Aufwand für den Straßenrollerverkehr ist groß. Die DR mußte eigens einen besonderen Fahrzeugpark vorhalten, ausgebildete Personale einsetzen und zur Überladerampe besondere Bedienungsfahrten ausführen. Die Behinderung des städtischen Verkehrs führte bereits zur Einstellung des Straßenrollerverkehrs in verschiedenen Städten.

Da es aber bisher an Flüssigkeitscontainern mangelt, ließ sich der Transport von Kessel- oder Behälterwagen auf Straßenrollern noch nicht ersetzen.

Wer den „Culemeyer" fotografieren will, hat dazu noch in Leipzig, Halle, Salzmünde, Bernburg, Aschersleben, Magdeburg, Cottbus, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, Erfurt, Nordhausen und in der Hauptstadt Berlin Gelegenheit.

Bild 4 Zweiachsiger Behälterwagen mit Säure auf sechsachsigem Straßenroller in Leipzig-Plagwitz (Juni 1981) ***Zeichnungen, Repros und Foto: Verfasser***



JOACHIM GROTHE, Caputh

Über die Eisenbahnkatastrophe von Genthin im Dezember 1939 (Teil II)

Eine Studie zu den Tatsachen und zum Prozeßverlauf der faschistischen Justiz

Unabsehbare Folgen

„D 180, der planmäßig um 0.44 Uhr den Bahnhof Genthin passieren sollte, fuhr mit unverminderter Geschwindigkeit — etwa 110 km/h — auf den gerade zum Halten kommenden D 10 auf. Die Wirkung dieses Aufpralls ist schwer zu beschreiben. Selbst alte erfahrene Beamte der Eisenbahn haben erklärt, daß sie eine derartig schwere Katastrophe noch nicht erlebt hätten. Durch die schwere Lok des D 180 wurden die beiden letzten Wagen des D 10, und zwar ein Gepäck- und ein Personenwagen, total zertrümmert. Außerdem entgleisten bei dem Aufprall 4 Wagen des D 10 und 6 Wagen des D 180", berichtet der Magdeburger Oberstaatsanwalt aus Genthin noch am selben Tage an den Reichsjustizminister.

Der Bericht eines Mitreisenden läßt das geradezu apokalyptische Grauen deutlich werden, das, am Anfang des faschistischen Krieges stehend, dann zur Wirklichkeit für so viele werden sollte. In vielen Abteilen gab es Verletzte durch herunterfallende Gepäckstücke, in anderen Abteilen und Wagen hatten die Reisenden außer dem plötzlichen Halten und dem nachfolgenden Stoß nichts weiter bemerkt, blieben auf ihren Plätzen sitzen oder stehen, als ob nichts geschehen sei, nichts ahnend von dem Drama, das sich nur einige Wagenlängen weiter abspielte, ein Beispiel für das hohe Maß an Überlebenschance und Sicherheit, das — im Gegensatz zum Flugzeug und zum Straßenverkehr — die Eisenbahn bietet.

Eisenbahnunglück im Bahnhof Genthin

70 Tote, 100 Verletzte

dnb. Berlin, 22. 12.

Um 0,55 Uhr fuhr im Bahnhof Genthin der D 180 (Berlin—Neunkirchen-Saar) in voller Fahrt auf den im Bahnhof außerfahrplanmäßig haltenden D 10 (Berlin—Köln). Die Lokomotive und sechs Wagen des D 180 und vier Wagen des D 10 entgleisten bei dem Anprall. Bei der starken Besetzung der Züge ist zu befürchten, daß etwa 70 Tote und 100 Verletzte zu beklagen sind. Der Präsident der Reichsbahndirektion Berlin eilte sofort zur Unfallstelle.

Eine Untersuchung der Schuldfrage ist eingeleitet. Der Zugverkehr wird behelfsmäßig aufrechterhalten. Zur Hilfeleistung an der Unfallstelle waren Aerzte, Reichsbahn-Hilfszüge, Rotes Kreuz, Feuerwehr und Technische Nothilfe sofort zur Stelle.

★

Das schwere Eisenbahnunglück ist um so tragischer, als es gerade kurz vor Weihnachten sich ereignete. Viele, die zu einem frohen Fest zu ihren Familien und Angehörigen fahren wollten, haben den Tod gefunden oder sind verletzt. Die Schuldfrage wird und muß streng untersucht werden, aber unabhängig von ihrem Ergebnis sei daran gedacht, daß die Beamten der Deutschen Reichsbahn an diesem Kriegsweihnachten bis aufs Aeußerste angespannt sind. Das ganze deutsche Volk trauert um die Opfer dieses Unglücks.

Abb. 1 Notiz der „Deutschen Allgemeinen Zeitung" vom 22. Dezember 1939 (Freitag-Abend-Ausgabe, Seite 1)

Immer lauter wurden die Hilferufe aus den zertrümmerten Wagen. Aus dem Gepäckwagen des D 180 wurden Notlaternen, Fackeln und Sanitätskästen gebracht, die Sanitätskästen, die damals noch in jedem D-Zugwagen vorhanden waren, wurden geöffnet, die bereits geborgenen Verletzten wurden versorgt, aber auch schon die ersten Toten wurden aus den Trümmern geholt und beiseite gelegt. Viele Verletzte blieben unversorgt, weil das vorhandene Sanitätsmaterial für eine so große Anzahl von Verletzten nicht ausreichte. Alle erreichbaren Ärzte waren alarmiert, ein einziger Krankenwagen mit Platz für zwei Tragen pendelte unaufhörlich zwischen dem Schauplatz der Katastrophe und dem Krankenhaus Genthin. Spät, ja viel zu spät für viele, war endlich ein Schweißgerät zur Hand, um die eingeklemmten Opfer zu befreien, sofern sie nicht schon verblutet oder dem Schock zum Opfer gefallen waren. Alle Helfer taten, was ihnen unter den gegebenen Umständen möglich war.

Der angeforderte Hilfszug aus Magdeburg lag bei Güsen mit Lokschaden fest, es mußte erst eine Ersatzlok aus Magdeburg angefordert werden. Aus den nicht entgleisten Wagen beider Züge wurde dann ein Bergungszug gebildet, mit dem Überlebende und leichter Verletzte ihre Reise fortsetzen konnten. Als sich dann das tatsächliche Ausmaß der Katastrophe herausstellte, wurden weitere Hilfszüge aus Berlin und Seddin und ein großer Eisenbahnkran aus Bremen angefordert. Es wurde Kritik laut, jedoch war der vorgeschriebene Unfallalarm ordnungsgemäß ausgelöst, die Eisenbahner des Bahnhofs und der Züge haben sich pflichtgemäß verhalten, wie in einem Bericht festgestellt wird, aber Einsatzkräfte und Mittel entsprachen nicht dem Umfang dieser Katastrophe. „Wahrscheinlich wäre die Zahl der Toten noch höher gewesen, wenn sich die Katastrophe nicht an einem Ort wie Genthin, wo Anfahrwege und Krankenhaus vorhanden waren, sondern auf freier Strecke ereignet hätte", heißt es in einem Polizeibericht.

Identifizierung war kompliziert

Die in Magdeburg erscheinende Tageszeitung „Der Mitteldeutsche" meldet in ihrer Ausgabe vom 28. Dezember 1939 eine Zahl von 196 Toten, über 100 Verletzte, von denen etwa 50 Schwerverletzte sind. Diese Zahlen decken sich mit einer Aktenangabe, die allerdings hinzufügt, daß von den 50 Schwerverletzten voraussichtlich noch 20 ableben werden. Lokführer und Heizer des D 180, die schon totgesagt waren, haben wie durch ein Wunder die Katastrophe überlebt und befanden sich im Krankenhaus.

Die Totenliste weist über 60 Namen aus Brandenburg auf, — darunter etwa 20 Arbeiter des Rüstungskonzerns „Arado" — aber auch Namen aus Beelitz, Caputh, Fahrde, Jüterbog und Zossen tauchen auf. Die geborgenen Leichen und Leichenteile wurden in die Turnhalle beim Schützenhaus zum Identifizieren und Einsargen gebracht.

Fachkommissionen der Kriminalpolizei und die Unfallstelle der Deutschen Reichsbahn nahmen in Zusammenarbeit mit den Angehörigen, Hinterbliebenen und Freunden der Verunglückten die Identifizierung vor. Verhältnismäßig einfach war es bei den getöteten 27 Soldaten, denn sie hatten eine Erkennungsmarke. Da aber damals keine Personalausweispflicht bestand — sie wurde erst nach Kriegsende durch Befehl des Alliierten Kontrollrats eingeführt —, war die Mitarbeit der Angehörigen notwendig, die dazu in der

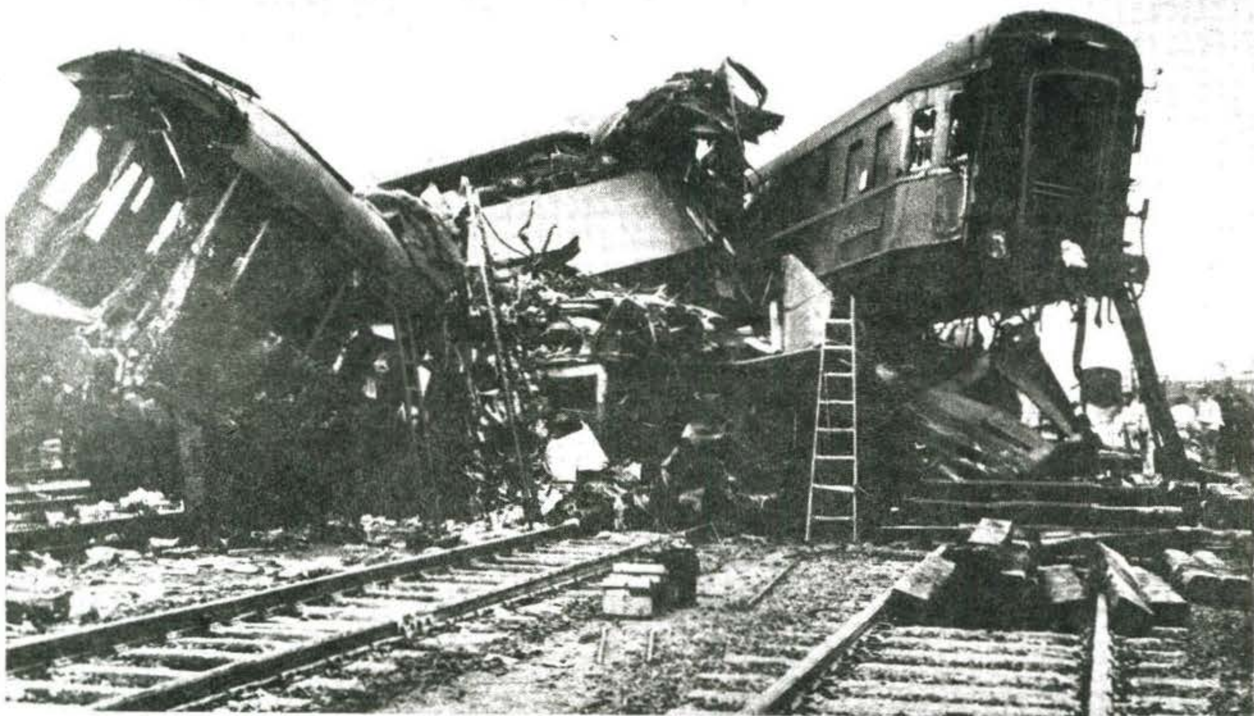


Abb. 2 Die Unglücksstelle in Genthin. Die Aufräumungsarbeiten haben begonnen. Repros: U. Klar, Berlin (1), Staatsarchiv Magdeburg (1)

Regel nach Genthin anreisen mußten. Hinzu kam der Zustand, in dem sich die Opfer befanden. „Die Identifizierung der Opfer war sehr schwierig, denn viele waren völlig verstümmelt", heißt es in einem Bericht. So konnten 14 Tote nicht identifiziert werden. Sie wurden am 30. Dezember 1939 auf dem Friedhof in Genthin beigesetzt.

Die Deutsche Reichsbahn hatte ein größeres Beerdigungsinstitut mit der Aufgabe betraut, die Toten einzusargen. Dabei gab es zwei weitere Tote, und zwar durch Bluturteil und Henkershand, denn zwei Beschäftigte des Instituts wurden beschuldigt, Wertsachen sowie Kleidungsstücke an sich genommen zu haben. Schon am 28. Januar 1940 wurden sie auf Grund von Indizien von einem Sondergericht in Magdeburg zum Tode verurteilt und am 13. April 1940 in Wolfenbüttel hingerichtet.

Wie durch ein Wunder überlebten Lokführer und Heizer des D 180 die Katastrophe. Auch die Unglückslok, die 01 158, war trotz des furchtbaren Aufpralls auf den D 10 reparaturfähig geblieben. Der Heizer des D 180 war schon am 30. Dezember 1939 erstmals vernommen worden. Die Vernehmung des anscheinend schwerer verletzten Lokführers war erst im Laufe des Monats Januar 1940 möglich geworden.

Aussage gegen Aussage

Der über 50 Jahre alte Lokführer, der — ebenso wie sein Heizer — weder der faschistischen Partei noch ihren Gliederungen angehörte, hatte 15 Monate zuvor die im November 1935 erbaute Schnellzuglok 01 158, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h zugelassen war, erhalten.

Er selbst, gelernter Schmied, war lange Jahre erst als Heizer, dann als Lokführer gefahren und hatte damit trotz aller durch den ersten imperialistischen Weltkrieg und seiner Folgen bedingten Hindernisse seinen seit seiner Kindheit und Jugendzeit gehegten Berufswunsch energisch und zielstrebig durchgesetzt. Seit Anfang der 30er Jahre fuhr er im Schnellzugdienst zwischen Berlin und Braunschweig, kannte diese Strecke, war — wie man sagt — streckenkundig. Ihm war bekannt, daß die Indusi, die elektro-induktive Zugbeeinflussungsanlage, die bei der Mißachtung von Signalen die Zwangsbremsung des Zuges auslöst, zu Reparaturzwecken ausgebaut war.

Er bestätigte, daß hinter Brandenburg leichter Nebel eingesetzt habe. Bei Kirchmöser habe er überall freie Fahrt gehabt, jedoch zeigte das Einfahrvorsignal von Wusterwitz gelbes Licht, er gab mit der Dampfpfeife das Achtungssignal — einen langen Pfiff —, brauchte aber die Fahrgeschwindigkeit nicht zu verringern, weil kurz danach das dazugehörige Hauptsignal in Fahrtstellung gebracht wurde. Ähnlich soll es seiner Aussage nach auch in Kade gewesen sein.

Seine Aussage enthält nun einige Merkwürdigkeiten: Der Lokführer behauptet, auch die Signale der Blockstelle Belicke hätten ebenso grünes Licht gezeigt wie die Einfahrsignale von Genthin. Die Schutzhaltsignale weder des Wärters vom Posten 89 noch von Genthin-Ost will er ebensowenig bemerkt haben wie die Tatsache, daß sein Heizer hinter Kade das Feuer beschickt hat.

Der Fahrdienstleiter von Kade gab an, daß der D 180 die Einfahrt frei hatte, das Ausfahrvorsignal stand in Warnstellung, das Ausfahrsignal auf Halt. Der Lokführer vom D 180 gab zwar das Achtungssignal — wovon der Lokführer nichts mehr wußte — aber, so bekundet der Fahrdienstleiter weiter, er habe nicht beobachten können, daß der D 180 gebremst hätte. Die Ausfahrt wäre dann doch noch freigegeben worden, was aber — wie hier angemerkt werden muß — dem Umstand zuzuschreiben war, daß der D 10 den Blockabschnitt Kade-Belicke geräumt hatte. Hier liegt also nach Ansicht des Verfassers das erste Fehlverhalten des Lokführers vor.

Etwa dasselbe hatte auch schon der Heizer des D 180 ausgesagt, denn er hatte bei der Einfahrt in Kade nicht nur dasselbe Signalbild bemerkt, sondern auch den Umstand, daß der Dampfdruck im Kessel von 16 atü auf 14 atü gefallen war, so daß es an der Zeit war, Kohle aufzuwerfen. Nun darf aber die Feuertür nicht geöffnet werden, wenn der Regler bedient wird, weil sonst Flammen in den Führerstand schlagen können. Er mußte also warten, bis entweder der Regler geschlossen wird, um den Zug vor dem haltzeigenden Ausfahrhauptsignal Kade zum Halten zu bringen, oder bis dieses Signal zwischenzeitlich in Fahrtstellung gebracht wird, was ja dann auch geschah.

Der Heizer bestätigte, daß sein Lokführer zwar das Achtungssignal gab, aber den Regler nicht schloß. Der Wechsel des Signalbildes enthob den Heizer weiterer Überlegungen, so daß er sich nunmehr der Bedienung des Kessels widmen konnte.

(Fortsetzung folgt)

DER KONTAKT · DER KONTAKT · DER KONTAKT

Im Heft 11/81 veröffentlichten wir ein Foto unseres Lesers Otto Voigt aus Berlin von dem in Jüterbog abgestellten Gepäckwagen. Gleich danach erhielten wir dazu mehrere Leserzuschriften, die genauere Angaben über diesen Wagentyp enthalten.

Herr Gerhard Krauth aus Mainz (BRD) schrieb uns folgendes:

„Es handelt sich um einen Gepäckwagen der ehemaligen Württembergischen Staatsbahn. Gebaut wurde dieser Wagentyp in 113 Exemplaren von der Firma Fuchs in Heidelberg. Die in den Jahren 1900 bis 1902 und 1907 bis 1910 ausgelieferten Fahrzeuge erhielten bei der genannten Länderbahn die Bezeichnung GEP 501 — 613. Nach Übernahme durch die DRG mit der Bezeichnung Pw3i Wü 98 versehen, wurden die 1930 noch vorhandenen 88 Wagen der Nummernreihe 116436 bis 116738 (mit Lücken) zugeordnet".



„Die Ausmusterung der nach 1945 bei der DR verbliebenen Fahrzeuge erfolgte zwischen 1968 und 1973" teilte uns Wolfgang Hensel aus Berlin mit. Das Foto zeigt hier nochmals eine Stirnseite dieses Wagentypes.

Herr Manfred Kruse aus Schwerin-Lankow schickte uns dieses Bild von einem zeitgenössischen Schild. Er fand es übrigens übrigens in der Nähe des Bahnhofes Bad Kleinen im September vorigen Jahres.



Derartige „Hinweise" gab es vor etwa 50 Jahren in Hülle und Fülle in den Reisezugwagen. Anlaß genug, einmal eine Auswahl von Fotos mit solchen durchaus zum Schmunzeln anregenden Informationen zu veröffentlichen. Doch dazu bedarf es Ihrer Unterstützung. Schicken Sie uns also **Aufnahmen** (bitte keine Schilder!), die Sie möglicherweise einmal aus alten Reisezugwagen, Straßenbahnwagen oder auf Bahnhöfen als „Souvenir" erhalten oder gefunden haben. Und selbstverständlich sollte ein kleiner Text dazugehören. Wir freuen uns jetzt schon auf Ihre Unterstützung und erwarten mit Spannung die ersten Zusendungen.

Liebe Leser!

„Historische Bahnhofsbauten"

... ein Streifzug in Wort und Bild von und mit Prof. Dr.-Ing. Manfred Berger lautet das Thema der **Messeveranstaltung** des transpress-Verlages, die am 17. März 1982, 20.00 Uhr, in der Leipzig-Information am Sachsenplatz stattfindet.

Dazu laden wir Sie herzlich ein. Im Rahmen dieser Veranstaltung werden leitende Mitarbeiter des Verlages auch über die weitere Entwicklung und Herausgabe populärwissenschaftlicher Eisenbahnliteratur informieren.

Ihr

Rudi Herrmann

WISSEN SIE SCHON...



• daß bei der großen Rekonstruktion des Straßenbahnnetzes im Zentrum von Bratislava die Strecken wieder die ursprünglichen Linienführungen erhielten?
Die Linie C fuhr im damaligen Pressberg seit 1899 zwischen Michaels-Tor und Ratschisdorfer Maut (1409 m) durch die Ungarische Straße (Uhorská ulica). Im Jahre 1910 wurde diese Verbindung aufgelassen und in die paralelle Spitaler Straße (jetzt Straße der Tschechoslowakischen Armee) verlegt. Im Jahre 1981 kehrte die Straßenbahn in die zuerst genannte Straße zurück. Die jetzige Handelsstraße (Obchodná ulica) wurde gleichzeitig in eine Fußgängerzone umgestaltet, wie es auf dem Foto von den ersten Betriebstagen zu sehen ist. Im Hingergrund die rekonstruierte Bratislaver Burg.
Text und Foto: D. Selecký, Bratislava

• daß die Moskauer Verkehrsbetriebe vor kurzem einen Wettkampf ausschrieben, bei dem der beste Obusfahrer gesucht wurde?
Diese Veranstaltung fand in Moskaus größtem Sportkomplex, dem Luschniki, statt. Auf einem riesigen Platz mußte eine Tordurchfahrt sowie ein Slalom mit einem Obus abgewickelt werden. Andere Übungen waren „Einfahren in die Box", „Stafette", „Spurfahren" und schließlich „Stopplinie".
Die zum Lächeln verleitende Aktion hatte aber einen ernsthaften Hintergrund. Obusfahrer müssen ihre Fahrgäste schnell, sicher und mit gehörigem Geschick durch die Stadt befördern. 2400 Obusse — in der Sowjetunion sagt man ja dazu Trolleybus — sind in Moskau im Einsatz. Umweltfreundlich, zuverlässig, geräumig und schnell sind die Fakten, die dieses Nahverkehrsmittel im ganzen Land beliebt machen.
1980 wurden 8,2 Milliarden Fahrgäste mit Obussen befördert. Damit liegt dieser Verkehrsträger noch vor der Straßenbahn und Metro in der UdSSR.
Ma.

• daß Ende 1980 die Betriebslänge der Eisenbahnen der UdSSR nahezu 142000 km betrug?
Im vergangenen Jahrfünft wurden 3200 km neue Strecken und 3900 km zweite Gleise übergeben und 4600 km Strecken elektrifiziert. Die Güterbeförderungsleistung der Eisenbahnen vergrößerte sich von 1976 bis 1980 um mehr als 200000 Milliarden Tonnenkilometer. Der Anteil des Eisenbahntransports an der Gesamtgüterbeförderungsleistung beträgt gegenwärtig 55 bis 56 Prozent.

• daß am 28. Oktober 1981 der 261 km lange Abschnitt Lona–Kunerma der BAM um zwei Monate vorfristig in Betrieb genommen wurde?
Innerhalb einer siebenjährigen Bauzeit wurden neben der komplizierten Gleisverlegung mehr als 1000 Bauobjekte errichtet, darunter Bahnhöfe, Versorgungseinrichtungen und 60000 m² Wohnfläche, Schulen, Kindergärten und Polikliniken.
PdSU

• daß um die Jahrhundertwende die Arten der Traktion um eine originelle Variante erweitert wurden?
Warum sollte die Kraft des Windes den Schiffen und Windmühlen vorbehalten bleiben, dachten sich damals erfinderische Köpfe und kamen auf die Idee, in den heißen Salpeterwüsten Chiles und Boliviens diese Kraft für die Fortbewegung von Eisenbahnwagen zu nutzen. Leicht gebaute Güterwagen wurde mit Segeln bestückt, damit sie in Richtung der ständig vom Stillen Ozean her wehenden Winde dem energetisch billigen Transport von Gütern und Rohstoffen sowie für die Beförderung von Arbeitern dienen konnten. Ob sich allerdings bei dieser Methode der Energieeinsparung minutengenaue Fahrpläne einhalten ließen, verschweigt die Eisenbahngeschichtsschreibung wohlweislich.
M. P.

• daß 1981 rund 1,2 Millionen Personen von den Pioniereisenbahnen in der DDR befördert worden sind?
Von den 1400 Pioniereisenbahnern haben am 1. September des vorgangenen Jahres 46 eine Lehre bei der DR aufgenommen. Insgesamt wurden auf schmaler Spur 72145 Zugkilometer zurückgelegt. Unberücksichtigt blieb allerdings die Pioniereisenbahn in Plauen, da sie 1981 noch nicht wieder in Betrieb war.
Wei.

• daß der Salonwagen auf der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf im vergangenem Jahr zu 205 Einsätzen startete? Er beförderte 6150 Fahrgäste ins Osterzgebirge und legte dabei eine Laufleistung von 10920 km zurück. Da alle Fahrtage für 1982 ausgebucht sind, werden weitere Interessenten freundlichst auf die Jubiläums-Fahrtsaison 1983 verwiesen.
Th.



Foto: H. Braun, Dörzbach (BRD)

• daß der VEB Starkstromanlagenbau als Rationalisierungsmittel vor kurzem einen neuen Turmwagen für Fahrleitungsarbeiten der Nahverkehrsbetriebe entwickelt hat?
Dieses Fahrzeug kann sich sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene bewegen, ist für die Reparatur von Straßenbahn- und Obus-Fahrleitungen geeignet. Zunächst ist der auf einem W-50-Fahrgestell aufgebaute Turm mit schwenk- und ausfahrbarer Arbeitsbühne in Magdeburg eingesetzt. Für die Großstädte der Republik werden bis Juli 1982 noch 6 dieser Spezialfahrzeuge zur Verfügung stehen.
Ma.

• daß auf der in der BRD bestehenden 750-mm-spurigen Jagsttalbahn zwischen Möckmühl und Dörzbach seit über 10 Jahren dampfgeführte Reisezüge Eisenbahnfreunde aus allen Teilen dieses Landes anziehen?
Die dafür zur Verfügung stehende Dampflok HELENE war bis 1934 auf den Strecken der ehemaligen Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen eingesetzt. Nachdem sie bis 1971 als Werklok einer Firma in Bad Lauterberg (Harz) gehörte, ist sie jetzt im Besitz der „Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V." (DGEG).
Der größte Teil des Wagenparkes ist über 80 Jahre alt. Einige Fahrzeuge gehören nicht der DGEG, sondern der betriebsführenden Südwestdeutschen Eisenbahn AG. Ein Teil der Wagen erhält in diesem Jahr eine aufwendige und kostenintensive Hauptuntersuchung. Die an der Jagsttalbahn liegende Stadt Krautheim hat sich bereiterklärt, finanzielle Unterstützung zu geben. Die dortigen Stadtväter hoffen durch den weiteren Sonderzugbetrieb auf einen weiter steigenden Touristenverkehr.
M. V.

REZENSIONEN

Günther Feuereißen, „Reisen mit der Dampfbahn" transpress VEB Verlag für das Verkehrswesen, Berlin 1981, 176 Seiten, 157 Abbildungen, Leinen, 48 Mark

In keinem anderen Buch des Verlages ist es wohl bisher so gut gelungen, die Atmosphäre einer der größten Epochen der Eisenbahngeschichte so anschaulich und geschmackvoll darzustellen. Mit dem hervorragenden Bildmaterial des Autors, das zugleich die hohe Schule der Eisenbahnfotographie charakterisiert, und der ausgezeichneten typografischen Gestaltung wird das sicher in diesem Jahrhundert zu Ende gehende Dampflokzeitalter in Wort und Bild festgehalten.

In den Jahren zwischen 1976 bis 1979 hat Günther Feuereissen zwischen den versteckten Tälern des Erzgebirges, auf den Höhen des Thüringer Waldes, des Zittauer Gebirges und durch enge Felsschluchten im Harz sowie über die Flachlandgegenden der Mark Brandenburg, Mecklenburgs bis hin zur Insel Rügen die zu diesem Zeitpunkt noch verkehrenden schwarzen Giganten des Schienenstranges mit seinem Fotoapparat nahezu minutiös eingefangen und mit einer bildhaften Sprache versehen. Nicht allein die Technik der Dampflok, wie der Autor selbst schreibt, vielmehr prägen die Landschaft, die Jahreszeit, das Wetter und die Dramaturgie des Augenblicks die Bilder.

Die Reise mit der Dampfbahn beginnt auf der 750-mm-Schmalspurbahn von Wolkenstein nach Jöhstadt durch das romantische Preßnitztal mit der ehemals sächsischen Lokomotive der Gattung IV K, der jetzigen Baureihe 99.15-16, und endet auf der vor rund 85 Jahren eröffneten, ebenfalls 750-mm-Schmalspurstrecke von Cranzahl nach dem mit 892 m über NN liegenden Bahnhof kurort Oberwiesenthal. Allerdings verkehren hier die leistungsstärkeren, Anfang der 50er Jahre in der DDR gebauten Lokomotiven der BR 99.77-79, um die durchschnittlichen Steigungen von 1:72 auf das Fichtelbergmassiv überwinden zu können.

Imposante Zwischenstationen sind die im Saaletal, im Thüringer Wald und im Vogtland fahrenden Züge mit Dampflokomotiven der BR 01, 22, 41, 50, 52, 65 und 95, die Bilddokumente von Dampflokomotiven in den wichtigsten Verkehrszentren Leipzig, Dresden und in der Hauptstadt der DDR, Berlin, sowie die beliebten Attraktionen des „rasenden Rolands" und des „Molli", wie die Züge auf der 750-mm-Schmalspurbahn Putbus-Göhren und auf der 900-mm-Schmalspurbahn von Bad Doberan nach dem Ostseebad Kühlungsborn liebevoll im Volksmund genannt werden. Das Bildmaterial umfaßt die Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn von der 01 bis zur 99, ja sogar die derzeit schnellste Dampflokomotive der Welt 02 0201 mit ihrer ausgezeichneten Form und Farbgebung und auch die kleinsten Dampflokomotiven, beispielsweise auf der im Jahre 1978 stillgelegten Waldeisenbahn Muskau sowie auf Industriebahnen.

Das Buch „Reisen mit der Dampfbahn" ist ein ausdrucksfähiges Zeitdokument über eine Epoche in der Entwicklung der Technik der Eisenbahn. Kraftvoll und dynamisch, gekennzeichnet von einem Hauch der Romantik, Schönheit und teils erlesener Seltenheit wird die Dampftraktion verbunden mit Rauch und Ruß vorgestellt. Autor und Verlag haben damit allen Freunden der Eisenbahn eine wertvolle Erinnerung und ein Denkmal für das Zeitalter der fauchenden und stampfenden Dampflokomotiven gegeben.

Einige textliche und sachliche Unrichtigkeiten schmälern den Gesamteindruck des Buches nicht. Zum Beispiel gab es keinen Graf Arnim von Pückler (Seite 99). Der Initiator des Baues der Muskauer Waldeisenbahn war Graf Arnim von Muskau. Er war mit Pückler nicht verwandt, sondern übernahm lediglich einen Teil seines Besitzes.

Sofern das Buch im Handel vergriffen ist, sollten Ausleihmöglichkeiten in den Bibliotheken genutzt werden. **H. S.**

„Ins richtige Gleis mit der TT — Bahn"

Die 4. Auflage des Anleitungsheftes vom VEB Berliner TT-Bahnen liegt uns seit kurzem vor und ist bereits in einigen Modellbahn-Fachgeschäften erhältlich.

Das im A-4-Format erschienene Heft hat einen Umfang von 52 Seiten. Schon beim Durchblättern sprachen die völlig neue Gestaltung und der gelungene Farbdruck sehr an. Der Inhalt ist übersichtlich gegliedert, wird durch zahlreiche Skizzen und farbige Abbildungen wirkungsvoll unterstützt und weckt nachhaltig das Interesse des Betrachters am TT-Modellbahnsystem.

Der Start in dieses wunderschöne Hobby wird gleich zu Anfang in 10 bebilderten Schritten vorgeführt. Auf den folgenden Seiten erhält der Leser wichtige Hinweise und gute Ratschläge für den Aufbau einer Anlage. Im Blickfeld stehen hierbei grundlegende Ausführungen u. a. über die Unterbringungsmöglichkeiten, das Verlegen und Befestigen der Gleise, den Einsatz der Netzanschlußgeräte, die Verdrahtung und die Ausgestaltung mit landschaftlichem Zubehör.

Den Schwerpunkt des Inhaltes bildet der 18 Seiten umfassende Abschnitt „Strom und Schiene", der recht ausführlich und gründlich beschreibt, was man über das Gleissystem wissen muß. Ausführlich werden Aufbau, Funktionsweise, elektrische Schaltungen und Einsatzmöglichkeiten der verschiedenen Weichentypen geschildert. Die Vorzüge der Weichen fallen dabei ins Auge: Sie sind vor allem in den Umsetzmöglichkeiten der Weichenantriebe und in den verschiedenen Verbindungen zwischen Weiche und Antrieb (z. B. Unterflurantrieb) zu sehen. Sehr zu begrüßen ist die in gleicher Ausführlichkeit dargebotene Vorstellung der neuen doppelten Kreuzungsweiche. Der vorbildgerechten Verwendung aller Weichenarten wird durch vielseitige Gleispläne Rechnung getragen.

Ein weiterer Abschnitt befaßt sich in ansprechender Darstellungsform mit der TT-Polymatik, die in der Lage ist, mit Hilfe von Schaltgleis, Schaltrelais, Zeitschalter und Gleichrichtergleis Weichen, Signale und andere elektromagnetische Artikel selbsttätig zu schalten und Züge automatisch zu steuern. Danach erhalten Begriffe sowie einfache und kompliziertere Fragen der Fahrstromversorgung ihren gebührenden Platz.

Wer seine Anlage mit einem vorbildgerechten Fahrleitungsbetrieb ausstatten will, erhält in einem weiteren Abschnitt Anleitung für Aufbau und Anschluß der Fahrleitung.

Abschließend werden noch die im TT-Sortiment angebotenen Triebfahrzeuge zu ihren Vorbildern in Beziehung gesetzt und durch 10 bebilderte Beispiele für die Zusammenstellung von Reise- und Güterzügen gegeben. Leider wird die Qualität der an sich guten Ausführungen vereinzelt durch Unzulänglichkeiten beeinträchtigt. So ist z. B. nicht ohne weiteres einzusehen, weshalb beim Anschluß der Netzgeräte (S. 7) an Bahn und Zubehör zwischen Gleich- und Wechselspannungsteil eine Nulleiter-Schaltung erforderlich ist; ihre Verwendung ist nicht unbedenklich, worauf auch vom Trafohersteller ausdrücklich hingewiesen wird. Auf eine eventuelle Notwendigkeit dieser Schaltung beim Einsatz der „Polymatik" könnte orientiert werden.

Die Abbildung zur automatischen Rückstellung eines Signals (Seite 33) zeigt bezüglich der Überschrift den Zug in widersprechender Fahrtrichtung. Der Bahnanschluß des Trafos dürfte einen Zug niemals in Bewegung setzen; die im Text zuerst angegebene Katalog-Nr. für das Schaltgleis ist verwechselt worden und könnte beim Betrachten der Abbildung verwirren.

Trotz dieser kleinen Mängel ist das vorliegende Anleitungsheft auch vom Inhalt her recht akzeptabel und dürfte sowohl dem Anfänger als auch dem erfahreneren Modelleisenbahner sehr nützlich sein.

Günter Machel

Freude und Entspannung in Modelleisenbahn-Ausstellungen

Im vergangenen Jahr, insbesondere zu den Festtagen am Jahresende, zeigten viele Arbeitsgemeinschaften Kostproben ihres Könnens. Ob in Barth, Leipzig, Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, Schwerin oder Merseburg, überall erfreuten sich die ausgestellten Anlagen hoher Besucherzahlen. Für diese Aktivitäten gebührt allen Freunden Dank und Anerkennung. Einer breiten Öffentlichkeit wurde bekannt, was sinnvolle Freizeitbeschäftigung bewirkt, und jung und alt wurden Stunden der Freude und Entspannung bereitet. Wir können hier nicht über alle Ausstellungen ausführlich informieren. Einige sollen stellvertretend für viele stehen.

Großanlagen waren gefragt

Die Arbeitsgemeinschaft 5/24 in Barth leistete zu den fünften Barther Kulturtagen einen aktiven Beitrag. In der zweiten Modelleisenbahn-Ausstellung im Kulturraum der Triebfahrzeug-Einsatzstelle wurden zwei Großanlagen der Nenngröße H0, eine Anlage der Nenngröße 0, eine Heimanlage mit Militär-Verladerampe Nenngröße H0, ein Modell des ehemaligen Schmalspurbahnhofs Barth (1 000 mm der FKB — Franzburger Kreisbahnen) in TT mit einer Dokumentation über die Geschichte der Schmalspurbahn Barth–Stralsund, eine Solidaritäts-Anlage (Erlös 60 Mark) sowie Schautafeln und Utensilien aus der Dampflokzeit präsentiert.

Besonderer Anziehungspunkt waren die Großanlagen der AG-Mitglieder Jonas und Gebrüder Bausemer. Diese beiden Anlagen waren miteinander verbunden und zeigten eine interessante Gleisführung. Die Anlage der Brüder Bausemer hatte dazu einen Schatten- und einen Fährbahnhof mit einem Wasserbecken, in dem über Kabel ein Modell der Eisenbahnfähre „Saßnitz" gesteuert wurde. Die Fähre wurde über eine selbstgebaute Fünfwegeweiche bedient.

Die Kopplung der beiden Großanlagen ermöglichte einen regen Zugbetrieb. Am 5. und 6. Ausstellungstag wurde nach einem Fahrplan und einer selbstgebastelten Modellbahnzeituhr ein planmäßig, vorbildgerechter Zugbetrieb abgewickelt. Großen Anklang fand auch, daß sechs Pioniernachmittage gestaltet wurden. Über 2 000 Besucher zählte die Ausstellung. Ihr ungeteiltes Lob war ein schöner Lohn für die Arbeitsgemeinschaft.

Von I bis Z

In Wilhelm-Pieck-Stadt Guben wurden von der Arbeitsgemeinschaft 2/11 in drei Räumen des Kulturzentrums Obersprucke während der siebenten Ausstellung 14 Anlagen der Nenngrößen I (1), 0 (1), H0 (1), $H0_m$ (1), TT (5), N (4) und Z (1) vorgeführt. Lok- und Kesselschilder, sonstiges Lokzubehör sowie historisch interessante Schienenstücke und eine Loksammlung (auch Eigenbau) bereicherten die Ausstellung. Eine kleine Werkstatt, in der Lokmodelle durchgesehen und repariert werden konnten, erfreute sich auch bei den Besuchern regen Zuspruchs. Am Abend des Eröffnungstages (27. November 1981) hatten die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Gelegenheit, mit dem Redakteur unserer Zeitschrift, Wolf-Dietger Machel, die verschiedensten Anliegen und Fragen zu diskutieren.

Bei den über 3 500 Besuchern fanden die Z- und die I-Anlage sowie die große Gemeinschaftsanlage besondere Aufmerksamkeit. Die Solidaritäts-Anlage brachte einen Erlös von 128 Mark.

5000 Besucher in Merseburg

Ein voller Erfolg war auch die 14. Merseburger Modelleisenbahn-Ausstellung. Sie war dem 20. Jahrestag der Gründung des DMV der DDR gewidmet und hatte knapp 5 000 Besucher. Die AG 6/10 „George Stephenson", Merseburg, 6/26 „Geiseltal", Braunsbedra, und 6/46 „Hermann Matern" Oberschule, Merseburg, zeigten 10 Anlagen.



Großanlage des Freundes Jonas — *Foto: W. Rüting, Barth*

HANSOTTO VOIGT (DMV), Dresden

Schnellzugstation auf Zeit

Die Elektrifizierung von Hauptstrecken der Deutschen Reichsbahn geht zügig voran. In nicht allzulanger Zeit wird man von Leipzig, Dresden oder Rostock nach unserer Hauptstadt Berlin elektrisch, und damit schneller und umweltfreundlicher fahren können. Auch die Einsparung von Dieselkraftstoff spielt ökonomisch eine große Rolle: Schon jetzt werden fertiggestellte Abschnitte der genannten Strekken durch elektrische Lokomotiven bedient. Durch die etappenweise Übergabe der elektrifizierten Abschnitte in Richtung Berlin kann man erleben, daß ein kleiner Dorfbahnhof für eine Fahrplanperiode oder auch länger zur Schnellzugstation wird.
Auf einem Nebengleis warten Diesel- und Ellok auf ihren Einsatz. Vom Lokwechsel werden Personen- und Güterzüge, ja selbst der Städteexpreß betroffen. So konnte man es im Sommer 1981 in Brenitz-Sonnewalde an der Strecke Dresden–Berlin beobachten. Aber schon seit mehreren Wochen wird die elektrische Zugförderung bis Golßen durchgeführt. Daher hat der Bahnhof Brenitz-Sonnewalde wieder seinen früheren Rang erhalten. Und es halten hier wieder, wie ehedem, nur Nahverkehrs- und Güterzüge. Auf den Hauptgleisen brausen die Schnellzüge mit unvermindertem Tempo durch.

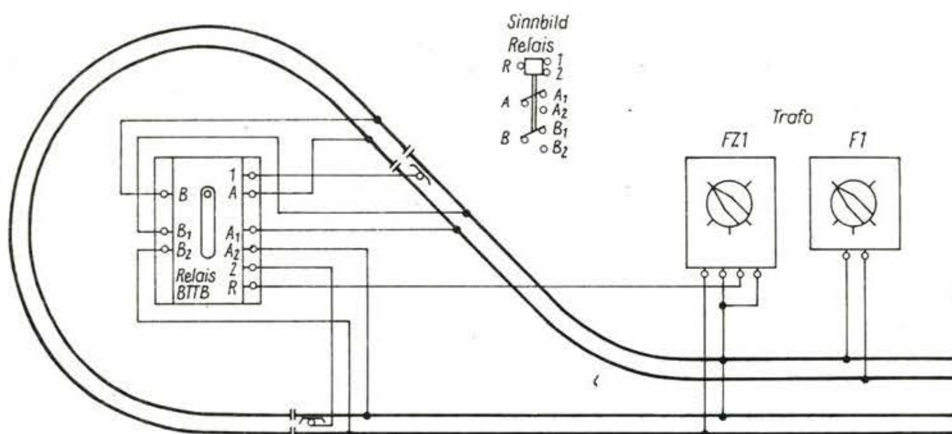


Abb. 1 Wendeschleifen-Schaltung für zweigleisige Strecken

Eigentlich schade, wäre ich doch gern einmal in dem kleinen „Gasthaus zur Eisenbahn", das an der Dorfstraße parallel zum Schienenstrang liegt, eingekehrt. Aber ... wäre dieser Bahnhof nicht ein herrliches Motiv für eine Modelleisenbahnanlage?
Auf einer Heimanlage ist ohnehin nicht viel Platz für einen großen Bahnhof oder eine größere Ortschaft, und auf Schnellzüge verzichtet man doch ungern. Dann die Darstellung des Systemwechsels: eine willkommene Rangiergelegenheit und außerdem braucht nur die halbe Anlage mit Fahrleitung ausgerüstet werden. Ist man des Rangierens müde, läßt man einen diesellokbespannten Schnellzug oder einen Güterzug mit Dampflok den Bahnhof ohne Halt durchfahren. Das ist trotzdem wirklichkeitsgetreuer Eisenbahnbetrieb! Für die Darstellung des Systemwechselbetriebes eignet sich besonders eine Anlage mit Endschleifen, weil die diesellokbespannten Züge immer von der einen, dagegen die mit Ellok stets von der anderen Seite des Bahnhofs ankommen und abfahren. Endschleifen sind zwar bei dem Zweischienengleis etwas verpönt, aber die hier vorgeschlagene Schaltung ist so einfach, daß sie keine besonderen Kenntnisse erfordert (Abb. 1). Man kann die Wendeschleifen ohne Halt und u. U. auch in Gegenrichtung durchfahren.
Benötigt werden je Schleife zwei Schienenkontakte und ein Relais mit 2 Wechselkontakten von VEB Berliner TT-Bahnen. Für Pilz-Gleis eignen sich die Schienenkontakte der gleichen Firma sehr gut. Bedingung für die Schaltung ist allerdings die Ausrüstung der Anlage mit 2 Fahrtrafos (ein F2 und ein FZ1), die bei der Streckenlänge der Anlage sowieso erforderlich sind. Während sich in den Endschleifen ein nullfreier Abschnitt von maximaler Zuglänge befindet, arbeitet die übrige Anlage mit gemeinsamem Nulleiter. „Nullfrei" bedeutet, daß an beiden Grenzen des Abschnittes beide Schienenprofile getrennt sind. Das Umpolrelais versorgt den nullfreien Abschnitt entweder mit dem Fahrstrom des Einfahrgleises oder dem des anschließenden Streckenabschnittes. Die Fahrregler der beiden Trafos müssen aber so gestellt werden, daß Ein- und Ausfahrgleis immer verschiedene Polarität haben. Die Schienenkontakte werden so angebracht, daß der Spurkranz des Rades die Verbindung zu dem Schienenprofil herstellt, das mit dem gemeinsamen Nulleiter verbunden ist.
Nun zum Gleisplanentwurf (Abb. 2):
Für diese Anlage der Nenngröße H0 betragen die Abmessungen 2,80 m × 1,40 m, wobei die vorderen Ecken abgeschrägt sein können. Aus Gründen des leichteren Transportes in aufgebautem Zustand besteht die Anlage aus 2 Hälften von 1,40 m × 1,40 m. Die Brücke in Anlagenmitte muß herausnehmbar gestaltet werden. Der Spurplan des in der Ebene liegenden Bahnhofs mit Lokwechsel ähnelt nur bedingt den Unterwegsbahnhöfen an der Strecke Dresden–Berlin. Ein Umsetzen der Lok und Überholen von Zügen untereinander ist aber ebenso möglich.
Die untere — doppelte — Endschleife ist verdeckt unter dem Berggelände und liegt auf Plus-Minus Null. Die Strecke von den beiden Tunnelportalen einschließlich des Bahnhofs ist mit Fahrleitung ausgerüstet, die sich bis zum nächsten Tunnelportal fortsetzt. Dieser Streckenteil liegt in einem Einschnitt, rechts begrenzt durch Berggelände, links durch eine höher gelegene Strecke mit dem Haltepunkt „G". Die obere Endschleife liegt auf plus 12 cm. Die Strecke verläuft in offener Bauweise. Ein kurzer Geländeeinschnitt befindet sich zwischen der Brücke über die unteren Gleise und dem genannten Haltepunkt, den ein Blocksignal begrenzt. Die Strecke führt an der Vorderkante der Anlage in leichtem Gefälle über einen Viadukt parallel zu den Bahnhofsgleisen, um nach einer Kurve in einem Tunnel an der hinteren Anlagenkante zu verschwinden. Dort befindet sich der verdeckte Abschnitt der „oberen" Schleife. In diesem Tunnel wartet der Zug, bis im Bahnhof „Br" das Einfahrsignal für einen Zug aus Richtung Berlin gezogen wird.

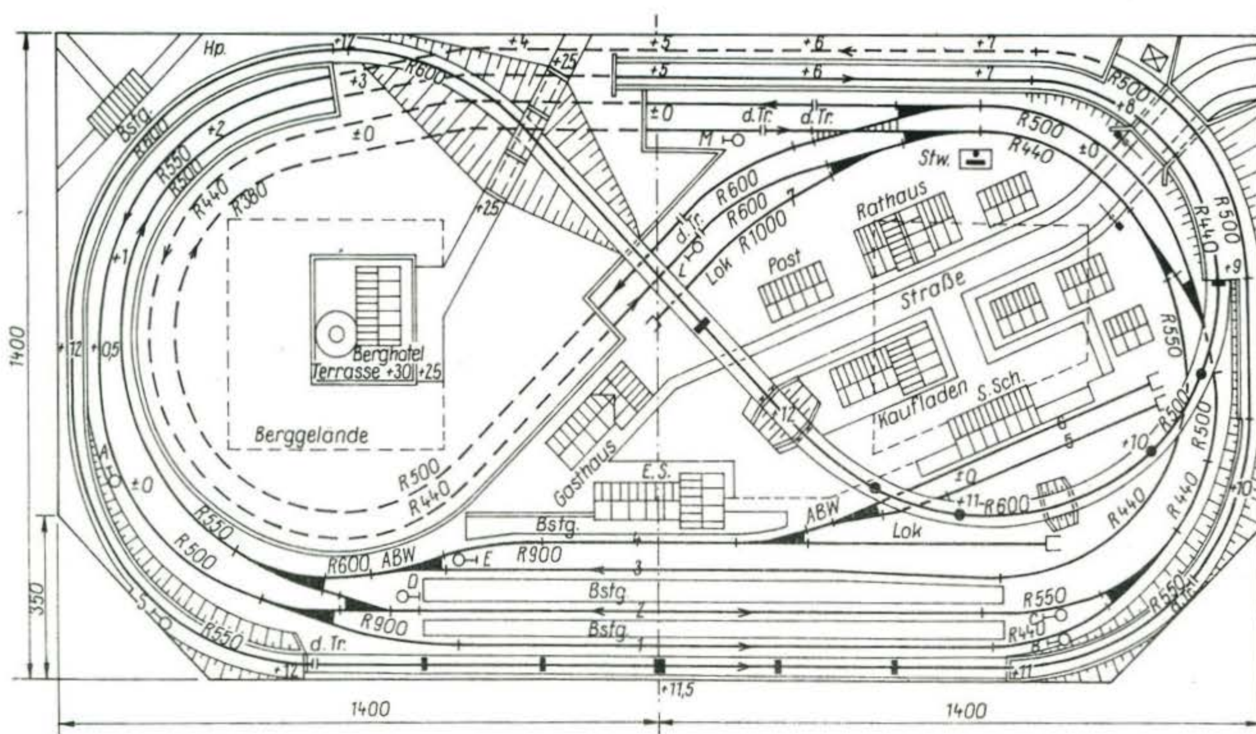


Abb. 2 Anlage „Brenitz“ *Entwurf: Verfasser*

Der mit einer Diesellok bespannte Zug fährt auf Gleis 1 ein. Vorher ist bereits eine Ellok bis zum Ausfahrsignal von Gleis 2 vorgefahren. Die Diesellok wird abgehängt und rückt bis zur Gleisverbindung vor, damit die Ellok den Zug übernehmen kann. Dann setzt die Diesellok über Gleis 2 nach Gleis 4 um, an dessen Stumpf sich das Wartegleis befindet. Für die Gegenrichtung werden für den Umsetzvorgang nur Gleis 3 und 4 benötigt; die abgehängte Ellok muß ebenfalls weiter vorrücken, um der Diesellok das Ansetzen an den auf Gleis 3 stehenden Zug zu ermöglichen. Ist das Gleis 3 besetzt, besteht die Möglichkeit, einen nachfolgenden Zug über Gleis 2 ohne Lokwechsel in Richtung Berlin vorbeifahren zu lassen.
Ein auf Gleis 2 oder 3 eingefahrener Nahgüterzug kann die aus den beiden Gleisen 5 und 6 bestehende Güteranlage bedienen und Güterwagen an- und absetzen. Es läßt sich also allerhand Betrieb auf dieser Anlage abwickeln. Auch die Streckenlänge ist beachtlich: 26,50 m beträgt die Fahrstrecke, die Züge während einer Runde zurücklegen.
Noch ein Wort zur Fahrstromversorgung: Die Grenzen des Bereiches der beiden Fahrtrafos liegen an den nullfreien Abschnitten der Endschleifen, wobei der Abschnitt der oberen Schleife am besten in das Viaduktgleis an der vorderen Anlagenkante gelegt wird. Im Bahnhof gehören die Gleise 1 und 2 zu Trafo 1, die übrigen Gleise zu Trafo 2 mit der Einfahrt von rechts und der Bergstrecke bis zum Blocksignal am Haltepunkt „G“.
Um bei Rangierbewegungen und Umfahrungen die Stellung der Fahrregler nicht wesentlich zu verändern, werden die Gleise 2 und 4, sowie die anschließenden Ausziehstrecken über einpolige Wechselschalter wahlweise an Trafo 1 oder 2 angeschlossen. Der Fahrstrom für die in diesen Gleisen liegenden Signalabschnitte wird dem angrenzenden Schienenprofil entnommen und über Schalter zugeführt. Man kann aber auch bei diesen Abschnitten das Nulleiterprofil unterbrechen (Strombrücken nicht vergessen) und ist dadurch in der Lage, alle diese Schalter im Block anzuordnen. Beim Einlegen des Schalters wird die Masseverbindung hergestellt und der Zug kann abfahren.

Ring wieder geschlossen!

Naumburgs Straßenbahn war zumindest unter den Nahverkehrsfreunden aufgrund der früheren Ringbahn sehr bekannt. Nun ist dieser Ring wieder geschlossen worden. Allerdings fährt die Straßenbahn jetzt auf einer anderen Linienführung. Am 30. Dezember 1981 wurde dieser Abschnitt eröffnet. Genaueres erfahren Sie darüber in unserer übernächsten Ausgabe.

Sch.

In eigener Sache

Im Heft 1/1982 haben wir einige Titel unseres Themenplanes vorgestellt und Sie auf die Vorbestellmöglichkeit über den Buchhandel verwiesen.
Leser machen uns darauf aufmerksam, daß die Bestellaufnahme durch den Buchhandel unterschiedlich gehandhabt wird. Grundsätzlich, darauf müssen wir Sie hinweisen, ist die Aufnahme von Vorbestellungen eine Entscheidung des jeweiligen Buchhandels.
Der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen stellt, wie alle Verlage der DDR, seine gesamte Produktion dem Buchhandel zum Verkauf zur Verfügung. Eine Lieferung ab Verlag kann daher nicht erfolgen.
Noch eine Bemerkung: Das Buch über die „Baureihe 44“ wird erst im nächsten Jahr erscheinen.

transpress
Absatzabteilung

Dr. ERHARD HAUFE, Dresden

Schalterloser Wendeschleifenbetrieb — einmal ganz anders!

In diesem Beitrag soll dem Leser veranschaulicht werden, wie man auch auf überwiegend „unübliche" Weise durchaus zu recht ansprechenden praktikablen Lösungen kommen kann. Der Verzicht auf elektromechanische Schaltmittel und die Einsparung von Leitungen und Anschlüssen gestattet durchaus einen funktionssicheren halb- oder vollautomatischen Dauerfahrbetrieb. Das betrifft insbesondere den Streckenfahrbetrieb — mit und ohne Zwangshalt, zum Teil mit Kreuzungsverkehr und mit Signalausstattung über geschlossene Wendeschleifenfiguren (siehe Abb. 1 bis 6)[1].
Dem Interessenten werden dazu sechs praktische Beispiele vorgestellt. Die eine oder andere Lösung mag wegen der Ungewöhnlichkeit des Aufbaues im Vergleich zu den bekannten Möglichkeiten Skepsis auslösen. Jedoch wurden alle sechs Beispiele unter Testbedingungen in der Praxis mit positivem Ergebnis erprobt. Sie lassen sich in der Nenngröße H0, größtenteils auch in der Nenngröße TT und, allerdings mit einigen Abstrichen, auch in der Nenngröße N verwirklichen. Die Einschränkungen bei den Nenngrößen TT und N sind nur davon abhängig, inwieweit es im jeweiligen Fall gelingt, die handelsüblichen Weichen in antriebslose „Aufschneideweichen" bzw. „Federweichen" umzurüsten[2]. Wo das fehlschlägt, läßt sich selbstverständlich auf das Prinzip des elektromagnetisch betriebenen Umstellens der Weichen über Schaltschienenkontakte zurückgreifen. Jedoch wird dann die Schaltung erheblich komplizierter und aufwendiger.
Die ausführlich beschriebenen Beispiele sollen nicht unbedingt zum schematischen Nachbauen veranlassen, sondern vorrangig helfen, Vorurteile abzubauen, nötigenfalls „ausgefahrene Gleise" zu verlassen, eigene Ideen zu finden und die entsprechenden Folgerungen daraus für die Praxis zu ziehen. Dabei können es durchaus besondere Vorstellungen bzw. Absichten sein, die sich nicht oder nur teilweise mit größerem Aufwand und den herkömmlichen Mitteln und Methoden in gewünschter Weise realisieren lassen. Solche Varianten kommen meist bei einem vorgesehenen spezialisierten Verwendungszweck in Betracht. Das trifft beispielsweise für Ausstellungsanlagen zu, wo mit einer Reihe sehr spezieller Anforderungen überdurchschnittlich betriebssicheres langzeitiges Dauerfahren über ein und denselben Gleisweg bei konstanter mittlerer Geschwindigkeit unter Einbeziehung von Zwangshalten und Signalautomatik erforderlich sind. Es versteht sich, daß die Verwirklichung derartiger Sonderwünsche meist auch bestimmte Kompromisse bzw. Abstriche einschließt. Dazu gehören u. a. stellenweise eingeschränkte Geschwindigkeitsregelung, auf kritischen Gleisabschnitten Halteverbot oder Ausstattung des Triebfahrzeugs mit einer Gleichrichterdiode. Diese jeweils beschriebenen „Nachteile" werden aber zugunsten der erreichten Vorteile als vertretbar in Kauf genommen, zumal sie sich in der Regel mit einigem zusätzlichem Aufwand beseitigen lassen.

Erstes Beispiel (Abb. 1)

Betriebsablauf

Zwei Triebfahrzeuge (Tfz 1 und Tfz 2 — Tfz in Gegenrichtung mit umgepoltem Motor) befahren halbautomatisch im Kreuzungsverkehr die gesamte Gleisfigur. Jedes Tfz durchfährt die Wendeschleifen in „seiner" Richtung, wobei durch den Wechsel der Tfz die Wendeschleifen immer in abwechselnder Richtung passiert werden. Von Hand ist dabei lediglich der mit Polwendung ausgerüstete Fahrregler zu betätigen, wobei die in der Wendeschleife anhaltenden Tfz gleichzeitig weiterfahren. Im Kreuzungsbereich ist eine Weiterfahrt erst dann möglich, wenn beide Tfz eingetroffen sind und über „ihre" Kontaktschiene[3] jeweils dem anderen Tfz Fahrstrom zuführen. Dadurch sind eine Koordinierung des Gegenverkehrs und die Vermeidung von Zusammenstößen möglich.

Bemerkungen

Mit einem Minimum an Verdrahtung wird hier ein Maximum an Wirkung und Sicherheit erzielt! Statt der acht Dioden benötigt man insgesamt nur vier. Bedingung ist aber, daß gemäß der Abb. 2a die vier Dioden der einen Wendeschleife mit für die Versorgung der anderen Wendeschleife verwendet werden. W3 und W4 dürfen, W1 und W2 dagegen nicht, Federweichen sein. In diesem speziellen Fall sind entgegen der Abb. 1 die Grundstellung von W3 geradeaus und von W4 abzweigend zu schalten. Darüber hinaus läßt sich auf Signalautomatik entsprechend der Abb. 4 oder 5 einrichten. Gemäß der Abb. 4 oder 6a ist auch der Einbau einer Zeitschalter-Automatik möglich. *Achtung!* Die Diodenschaltungen funktionieren nur bei richtiger Polung und Ausgangsstellung von W1 und W2 (Einfahrrichtungen erst ausprobieren). Im Falle falscher Einfahrrichtung in die Wende bleibt das Tfz sofort hinter dem ersten Diodenpaar stehen und fährt bei Drehen des Polwendereglер-Schalterknopfes rückwärts.

Zweites Beispiel (Abb. 2a und 2b)

Betriebsablauf

Das Tfz mit eingesetzter Gleichrichterdiode[4] durchfährt vollautomatisch beliebig oft ohne Halt die gesamte Gleisfigur. Will man die Grundstellung beider Federweichen ändern und somit eine entgegengesetzte Durchfahrt beider Wendeschleifen erreichen, so müssen entweder die Motoranschlüsse vertauscht bzw. der Motor umgedreht werden. Es ist auch möglich, alle Dioden der Gleisfigur umzupolen. Dabei entspricht die Diodenanordnung und -polung der in Abb. 1 gezeigten Möglichkeit.

Bemerkungen

Zu Abb. 2a: Die Gleisfigur ist unverändert auch für halbautomatischen Betrieb (siehe Abb. 1) ohne Wechselstrom und Diode verwendbar. Bei Überfahrt über die mit den schrägen Pfeilen bezeichneten zweipoligen Gleistrennstellen erhält das Tfz kurzzeitig Vollwelle (Geschwindigkeitserhöhung; Abhilfe durch entsprechend dimensionierte Widerstände, z. B. gemäß Abb. 2b).
Zu Abb. 2b: Auf diese Weise läßt sich der „Geschwindigkeitsdruck" durch Widerstände dämpfen.

Drittes Beispiel (Abb. 3a, 3b und 3c)

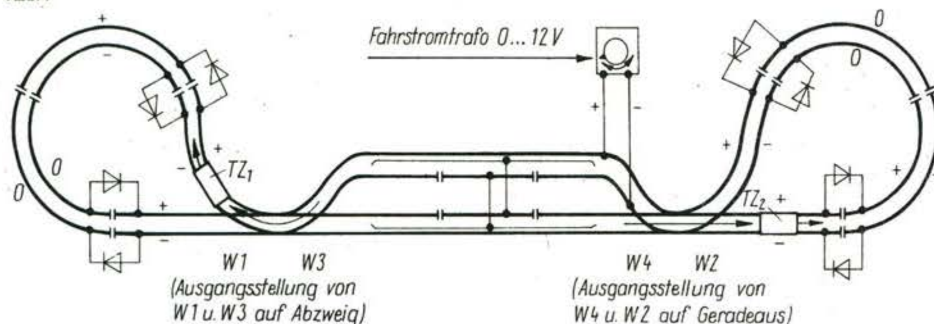
Betriebsablauf

Das mit einer Gleichrichterdiode[4] ausgerüstete Tfz durchfährt vollautomatisch beliebig oft ohne Halt die gesamte Gleisfigur, und zwar die Wendeschleifen in wechselnder Richtung. Die Verwendung von Federweichen in der eingestellten Richtung ist erforderlich.

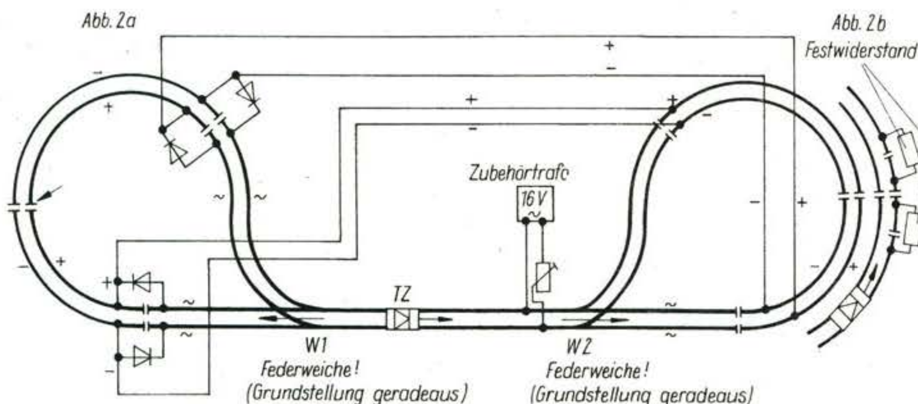
Bemerkungen

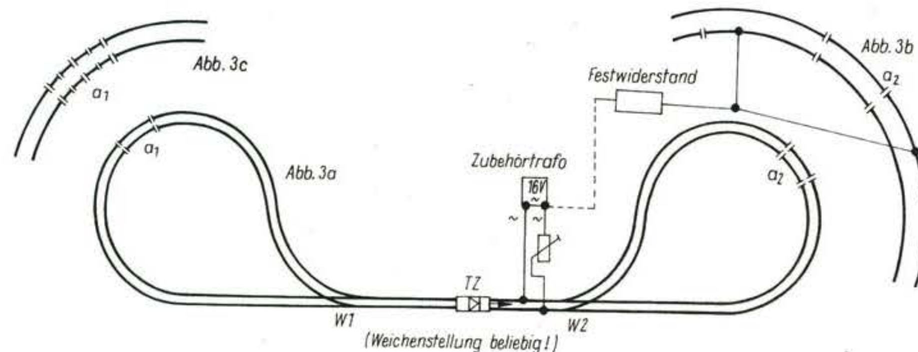
Zu Abb. 3a: Eine verblüffend einfache, jedoch wegen der

Abb. 1



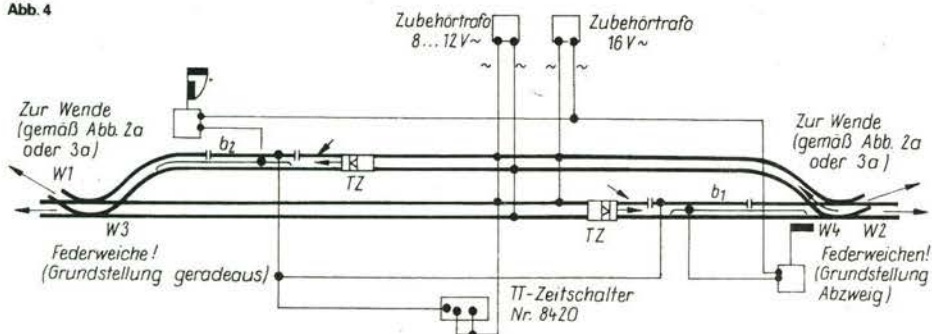
Beachte: W1, W2, W3 und W4 sind ohne Antrieb und wechseln daher bei Überfahrt eines Tfz durch „Aufschneiden" ihre jeweilige Stellung: Bei Tfz 2 sind die Motoranschlüsse vertauscht (Motor umgepolt)!





Beachte: Wechselstromeinspeisung ins Ferngleis!

Abb. 4



Beachte: Alles Dauerstromsignale!

stromlosen Gleisabschnitte a_1 und a_2 sicher für viele Leser auf den ersten Blick unakzeptable Lösung[5]. Die Mindestlänge von a_1 und a_2 resultiert aus der Länge zwischen dem ersten und letzten stromführenden Rad des Tfz, einschließlich eines 2 mm langen Kurzschluß-Sicherheitszuschlages.

Zu Abb. 3b: Für „Sicherheitsfanatiker": Das Tfz hält nun auch nicht mehr bei versehentlicher Fahrstromregelung auf Null an unerwünschter Stelle (a_2)!

Zu Abb. 3c: Durch eine weitere Unterteilung von a_1 und a_2 wird eine absolute Sicherung vor Überfahrkurzschlüssen bei Einsatz von überlangen Wagen mit Metallrädern erreicht.

Viertes Beispiel (Abb. 4)

Betriebsablauf

Zwei Tfz mit eingesetzter Gleichrichterdiode[4] durchfahren vollautomatisch im Kreuzungsverkehr mit Zwangshalt im Kreuzungsbereich beliebig oft die gesamte Gleisfigur[6]. Dabei ist eine Ausfahrsignal-Automatik mit Dauerstromsignalen vorhanden. Unkompliziert wäre hier auch die Verwendung einer Impulssignal-Automatik mit entsprechenden Schaltschienenkontakten[7].

Bemerkungen

Die Wendeschleifen sind entsprechend der Abb. 2a oder 3a

Beachte: Alles Dauerstromsignale!
Beachte: Alles Federweichen! (Grundstellungen: W 1 und W 4 Abzweig, W 2 und W 3 geradeaus.)

Abb. 5

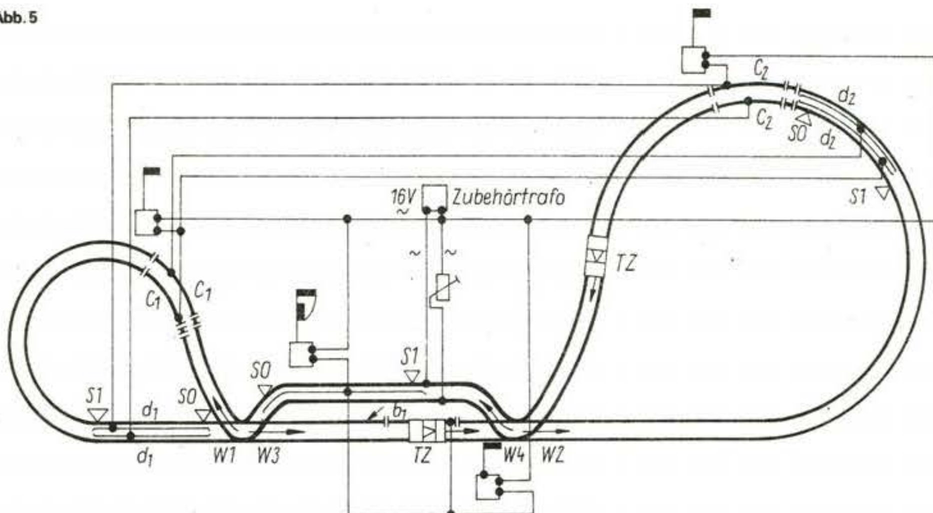
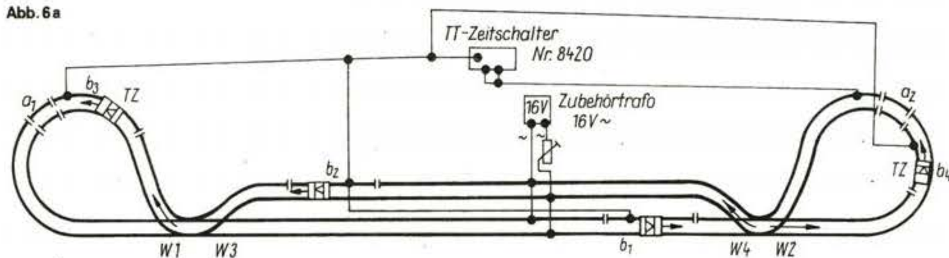


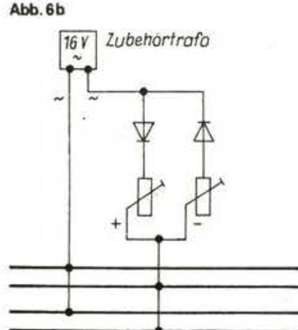
Abb. 6a



Beachte: Alles Federweichen! (Grundstellungen: W 1 und W 4 Abzweig, W 2 und W 3 geradeaus).

Zeichnungen: Verfasser

Abb. 6b



zu den Gleisen (wie bei Abb. 6a).

einzurichten. In jeweils wechselnder Richtung werden die Wendeschleifen durchfahren, wenn für W 1 und W 2 keine Federweichen verwendet werden.
Grundstellung: die eine Weiche geradeaus, die andere abzweigend schalten, ggf. ausprobieren! Bei einem der beiden Tfz müssen die Motorenanschlüsse vertauscht werden. Die Diodenpolung ist auszuprobieren. Verzichtet man auf eine Signalautomatik, so sind — bei Zurückverlegung von b_1 und b_2 in die Kreuzungsmitte — auch bei W 3 und W 4 keine Federweichen erforderlich. Die Tfz wechseln dann jeweils bei der Einfahrt das Kreuzungsgleis.
Beim Befahren von b_1 bzw. b_2 erhalten ein bereits wartendes Tfz und die Signale einen kurzen störenden Stromstoß. Dies läßt sich auf ein praktisch unwirksames Minimum reduzieren, wenn in Höhe des schrägen Pfeiles die Schiene durchgetrennt wird. Auch sind kompliziertere Diodensperrschaltungen denkbar. Dieser Hinweis gilt sinngemäß ebenfalls für das 5. und 6. Beispiel!

Fünftes Beispiel (Abb. 5)

Betriebsablauf

Zwei Tfz mit eingesetzter Gleichrichterdiode[4] durchfahren vollautomatisch im Kreuzungsverkehr mit Signal-Automatik beliebig oft die gesamte Gleisfigur. Dabei tritt an verschiedenen Stellen ein Zwangshalt ein. Auch hier wäre statt Dauerstrom-Impulssignal-Automatik — entsprechend dem beim vierten Beispiel gegebenen Hinweis — eine Änderung möglich. Der detaillierte Ablauf in zeitlicher Folge:
Das jeweils von rechts nach Absolvierung der langen Wendeschleife einfahrende Tfz erreicht ausnahmslos später den Kreuzungsbereich, als das von links einfahrende Tfz. Das von rechts kommende Tfz führt über eine längere Kontaktschiene[3], der Abschaltstelle b_1, dem bereits dort wartenden Tfz und über einen Widerstand geregelten Fahr-Wechselstrom sowie den beiden Dauerstrom-Ausfahrsignalen (konstanten) 16-Volt-Wechselstrom zu (hierbei Signalstellung Hf 1 bzw. Hf 2). Dadurch fahren nun beide Tfz über „ihre" Ausfahrweichen zu „ihrer" Wende. Dabei nehmen beide Signale wieder ihre Grundstellung Hf 0 ein. Das über W 3 ausfahrende Tfz hält auf c_1. Die später die Kontraktstrecke d_2 passierende andere Lok setzt das auf c_1 haltende Tfz in Fahrt und hält anschließend selbst auf c_2. Das zu fahrende Tfz ermöglicht dann seinerseits bei d_1 die Fahrt der bei c_2 haltenden Lok und erreicht schließlich wieder die Ausgangsstellung b_1.

Bemerkungen

Die zusätzlichen nicht bezeichneten kurzen Gleistrennungen (ca. 10 mm, bei vierachsigen Wagen entsprechend länger) bei c_1 und c_2 wurden eingefügt, um eventuelle Überfahr-Kurzschlüsse durch Wagen mit Metallrädern zu verhindern. Alle Kontaktschienen bzw. -strecken können wegfallen, wenn das TT-Schaltrelais Nr. 8410 eingesetzt wird. Die Stromzu- und -abschaltung für c_1, c_2 und b_1 erfolgt dann aber mit Schaltschienenkontakten. In Abb. 5 sind die betreffenden Stellen durch S 1 [≙ Zuschaltung] und SO [≙ Abschaltung] gekennzeichnet.

Sechstes Beispiel (Abb. 6a und 6b)

Betriebsablauf

Zwei bis vier Tfz mit eingesetzter Gleichrichtertriode[4] durchfahren vollautomatisch im Kreuzungsverkehr beliebig oft die gesamte Gleisfigur, dabei treten an vier Stellen Zwangshalte auf. Die Weiterfahrt geschieht immer zugleich. Eine Signalautomatik wäre auch mit vier Signalen entsprechend dem vierten Beispiel möglich.

Bemerkungen

Zu Abb. 6a: Bei Einsatz von vier Tfz sind die Abstände zwischen $b_1 \dots b_4$ so festzulegen, daß Zusammenstöße sicher vermieden werden. Dabei ist das unterschiedliche Fahrverhalten der Tfz zu berücksichtigen. Die Stromstöße bei Einfahrt in $b_1 \dots b_4$ müssen ggf. gemäß dem vierten Beispiel

(unter „Bemerkungen") abgefangen bzw. verhindert werden. Statt eines Zeitschalters für $b_1 \ldots b_4$ ließe sich auch ein gemeinsamer Hand-Fahrstromzuschalter einsetzen. Zweckmäßigerweise sollte dies ein Drucktaster sein, der absichert, daß die Zuleitungen von $b_1 \ldots b_4$ bei „aus" nicht miteinander in leitender Verbindung stehen. Dadurch lassen sich die unliebsamen „Stromstöße" bei Einfahrt der Tfz in b_1, b_2, b_3 bzw. b_4 vermeiden.

Zu Abb. 6b: Beim Einsatz von nur zwei Tfz (Ausgangsstellung bei b_1 und b_2) ist eine getrennte Geschwindigkeitsregelung nach der Methode Thorey möglich, wobei unmittelbar nach vollzogener Wende eines Tfz dem anderen Fahrregler zuzuordnen ist.

Anmerkungen

1) Alle Abbildungen sind unmaßstäblich und verzerrt dargestellt. Die Gleisfiguren wurden als Schemata („Grundtypen") wesentlich vereinfacht. Jedoch ist die Verdrahtung vollständig erfaßt.

2) Hierfür sind bei Verwendung der Nenngröße H0 Sebnitzer Modellweichen (früher: Fa. Pilz) ideal; in der Nenngröße N eignen sich die vom Handwerksbetrieb „technomodell" hergestellten Weichen für $H0_e$. Letztere lassen sich mit wenigen Handgriffen auf die bekannte Weise umrüsten: Das Herzstück elektrisch trennen und die Backenschienen mit der jeweils benachbarten Zwischenschiene/Zunge leitend verbinden. Ein festes stromleitendes Anliegen der Weichenzunge an der jeweiligen Backenschiene ist nun nicht mehr erforderlich. Nach Trennung der Stellvorrichtung dürften auch die meisten anderen Weichen benutzbar sein. Unverändert sogar im allgemeinen dann, wenn man folgendes beim Betriebsablauf beachtet:
Zum einen darf der erste Radsatz der Zugeinheit keine leitende Verbindung zu den nachfolgenden Radsätzen bzw. zum Motor aufweisen. Das ist z. B. leicht bei geschobenen Zügen zu arrangieren. Zum anderen muß das Tfz bei der Weichenüberfahrt ununterbrochen Strom halten. Günstig ist daher der Einsatz langer Tfz; beim kurzen Tfz ist zu empfehlen, durch Doppeltraktion mit elektrischem Kontakt zwischen beiden Tfz oder durch Verwendung des ersten Wagens die Stromversorgung des Tfz abzusichern. Bei Einhaltung der zweiten Bedingung muß man lediglich auf geeignete Weise dafür sorgen, daß – sofern Kurzschlüsse zu befürchten sind – der elektrische Kontakt zwischen Weichenzunge und Backenschiene verhindert wird. Isolierlack oder das Ankleben eines Isolierblättchens an den Zungen bzw. Backenschienen kann Abhilfe schaffen.

3) Basteltip für den Bau von Kontaktgleisen siehe „der modelleisenbahner", 12/1980, S. 365! „Flatterkontakte" zwischen den Tfz und Kontaktschienen sollten vermieden werden. Daher nicht zwei-, sondern vierachsiges rollendes Material verwenden, u. U. zusätzlich einen Wagen als Kontaktgeber heranziehen.

4) In das Fahrgleis wird Wechselstrom eingespeist. Er wird erst im Tfz gleichgerichtet. Die Gleichrichterdiode muß mit dem Motor in Reihe geschaltet werden. Dadurch wird erreicht, daß das Tfz bei der Überfahrt in den gegenpoligen Gleisbereich selbst die Funktion des „Umpolschalters" übernimmt und es dabei die Wendeschleife unter Beibehaltung der Fahrtrichtung in Gegenrichtung verläßt. Ein Fahrtrichtungswechsel des Tfz von Hand über Umschalter ist allerdings nach Einbau der Diode nicht mehr möglich und auch nicht erforderlich. Im Dauerbetrieb haben sich für Tfz der Nenngrößen H0 und TT 1,0 A- und für Tfz der Nenngröße N 0,1 A-Gleichrichterdioden bewährt. Sie werden im „Halbleiter-Bastlerbeutel Nr. 4" (RFT electronic) angeboten. Erfahrungsgemäß sind die Dioden für mindestens 25 V ausgelegt, obwohl für die 0,1 Ge-Dioden nur 8 V garantiert werden. Für den Diodeneinbau bieten zumindest die handelsüblichen H0-, TT- und N-Dieselloks genügend Raum. So läßt sich die kleine 0,1 A-Diode problemlos in den N-Triebfahrzeugen unterbringen. Der Arbeitsaufwand ist gering; Schwierigkeiten beim Anschließen treten kaum auf. Zu beachten ist jedoch, daß die Dioden richtig gepolt eingesetzt werden müssen. Auch zwei für den Kreuzungsverkehr vorgesehene Tfz müssen mit Ausnahme des ersten und vierten Beispiels in der Regel gleichgepolt sein. Dioden- und Motoranschlüsse sind also in der Regel nicht bei einem der beiden Tfz zu vertauschen. Die entgegengesetzte Fahrtrichtung erreicht man normalerweise schon durch das Umsetzen eines der beiden Tfz.

5) Der Leser kann sich durch jederzeit nachvollziehbare Versuche von der grundsätzlichen Richtigkeit und der praktischen Brauchbarkeit folgender Fakten selbst überzeugen:
Bei ordnungsgemäß verlegtem und steigungsfreiem Gleis sowie einwandfreier Kontakte ist der „Schwung" der handelsüblichen Tfz aller Nenngrößen bei einer Modellgeschwindigkeit, die etwa 30 km/h beim großen Vorbild entspricht, in jedem Fall vollkommen ausreichend, um die in den Beispielen (Abb. 3a und 6a) mit a_1 bzw. a_2 bezeichneten „kritischen" Stellen sicher zu überfahren. Jedes der 85 getesteten Tfz ohne Haftreifen (H0, TT, N — insgesamt 30 verschiedene BR) überbrückte bei Verwendung verschiedener Gleise in mehreren Versuchen jedesmal wenigstens eine um 30 Prozent größere Strecke als die o. a. Mindestlänge von a_1 bzw. a_2. Infolge günstiger Toleranzwerte erhält man die Chance, verschieden lange Tfz auf ein und derselben Gleisfigur einzusetzen; a_1 und a_2 sind dann dem längsten Tfz anzumessen. Unter diesen Bedingungen wurde bei einer Länge von a_1 bzw. a_2 = 85 mm der kombinierte Einsatz (H0) der BR 110 (V 100), des VT 135 und der E 69 mit vollem Erfolg erprobt. Im Falle des Einsatzes extrem unterschiedlich langer Tfz läßt sich bei den kurzen Loks der erste Wagen zur zusätzlichen Stromversorgung heranziehen. „Sicherheitsfanatiker" können außerdem nach Abb. 3b verfahren. Werden an das Tfz Wagen mit Metallrädern angehängt, ist es zur Vermeidung kurzzeitiger Überfahrkurzschlüsse angebracht, a_1 und a_2 nochmals gemäß Abb. 3c zu unterteilen. Selbst bei vierachsigen Wagen mit Überlänge tritt ein Kurzschluß kaum auf. Die Praxis wird auch den Skeptiker davon überzeugen, daß die sog. „kritischen Stellen" (a_1 und a_2) alles in allem letztlich eine zuverlässigere Betriebsweise gewährleisten.

6) Es empfiehlt sich der Einsatz eines „Wechselstromtrafos" oder eines Trafos mit einer niedrigeren konstanten Spannung von 8 ... 14 V. Der Betrieb mit konstanter Fahrspannung erweist sich als recht praktisch bei Tfz mit einem so günstigen An- und Ausfahrverhalten, wie es z. B. der VT 135 und die E 69 (H0) aufweisen. Unter bestimmten Voraussetzungen (z. B. beim 6. Beispiel, siehe Abb. 6b) ist eine bedingt unabhängige Geschwindigkeitsregelung zweier Tfz nach Methode Thorey durchführbar.

7) Ausführungshinweise siehe „der modelleisenbahner", 1980/11, S. 339, Abb. 3a!

PETER-GÖTZ KIENAST, Leiter der Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Deutschen Reichsbahn im Ministerium für Verkehrswesen

Was wird aus den Schmalspurbahnen?

In der DDR werden gegenwärtig auf Strecken von rund 280 Kilometer Länge 13 Schmalspurbahnen mit drei verschiedenen Spurweiten betrieben. 8 von ihnen, die in Urlaubs- und Erholungsgebieten unserer Republik liegen, haben vor allem auch als Touristenattraktionen große Anziehungskraft. Zum Beispiel verkehren in den Sommermonaten zwischen Wernigerode und Benneckenstein Traditionszüge, die in die Feriengestaltung des FDGB einbezogen sind.
Unsere Energiepolitik erfordert, in wachsendem Maße Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Diese Aufgabe geht an den Schmalspurbahnen nicht vorbei, zumal 11 von ihnen Güter transportieren.
Regelspurige Güterwagen werden bis auf eine Ausnahme auf Rollfahrzeuge der Schmalspurbahnen umgesetzt. Lediglich auf der Selketalbahn von Gernrode über Alexisbad nach Harzgerode/Straßberg verkehren Schmalspurgüterwagen. Die Güter müssen also noch umgeladen werden. Das wird sich ändern. Vorgesehen ist, das rund 12 Kilometer lange Verbindungsgleis zwischen der Selketalbahn und der Harzquerbahn auf der Strecke Straßberg—Stiege wieder aufzubauen. Das ermöglicht, den Flußspat aus den Gruben bei Straßberg und Erzeugnisse anderer Betriebe im Harz künftig mit regelspurigen Güterwagen auf Rollfahrzeugen über die Harzquerbahn nach Nordhausen Nord abzufahren.

Die Deutsche Reichsbahn hat in den vergangenen Jahren im Rahmen ihrer Möglichkeiten große Anstrengungen unternommen, den Betrieb auf Schmalspurbahnen aufrechtzuerhalten und ihn zugleich rationeller zu gestalten. Rückfallweichen ermöglichen es, auf Kreuzungsbahnhöfen auf das Umstellen der Weichen von Hand ganz zu verzichten. Die ersten wurden auf den Bahnhöfen Steinerne Renne und Niedersachswerfen Ost erfolgreich erprobt. Der Einsatz weiterer ist vorgesehen. Auch die sich selbsttätig einschaltenden Weichenheizungen auf den Strecken der Schmalspurbahnen im Mittelgebirge haben sich als vorteilhaft erwiesen.

Die veränderten energetischen Bedingungen veranlassen uns, das Verhältnis von Aufwand und Nutzen der Schmalspurbahnen erneut zu untersuchen. Es bleibt zu entscheiden, ob sich der Betrieb einiger Schmalspurbahnen, die ursprünglich eingestellt werden sollten, unter den Bedingungen der 80er Jahre nicht doch volkswirtschaftliche Bedeutung haben.

Bildnachlese vom XXVIII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb in Budapest

Nachdem wir im Heft 1/82 ausführlich über diese Veranstaltung berichtet haben, folgen in dieser Ausgabe weitere Fotos von Modellen, die besondere Anerkennung gefunden haben. Damit möglichst viele Details auf diesen Bildern zu sehen sind, haben wir uns entschlossen, sie in einem etwas größeren Format zu drucken.

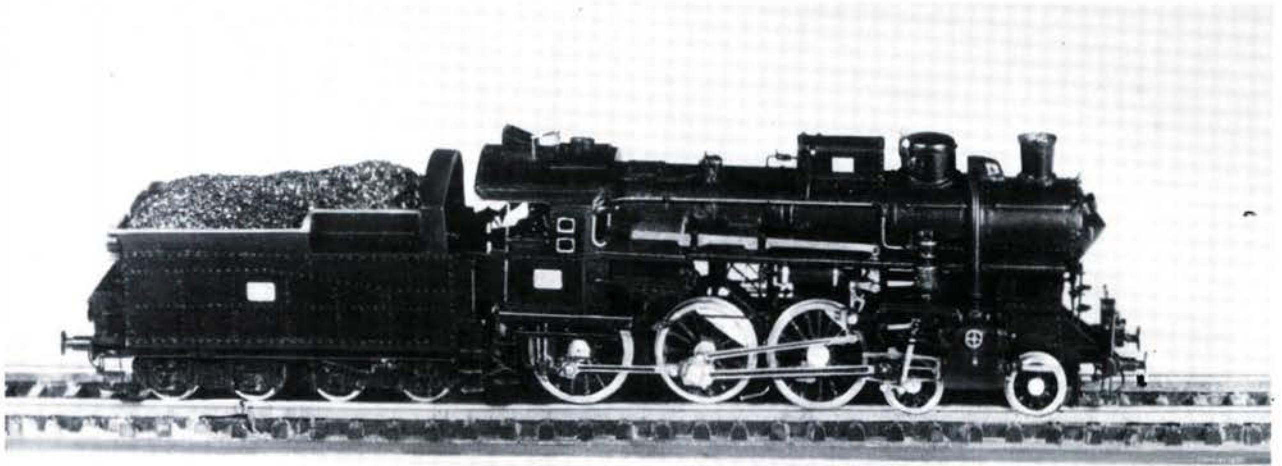


Bild 1 Für dieses Modell einer ČSD-Lok der BR 456.0 wurde Iiři Dvořak aus der ČSSR in der Kategorie A1/TT + N ein I. Preis zuerkannt

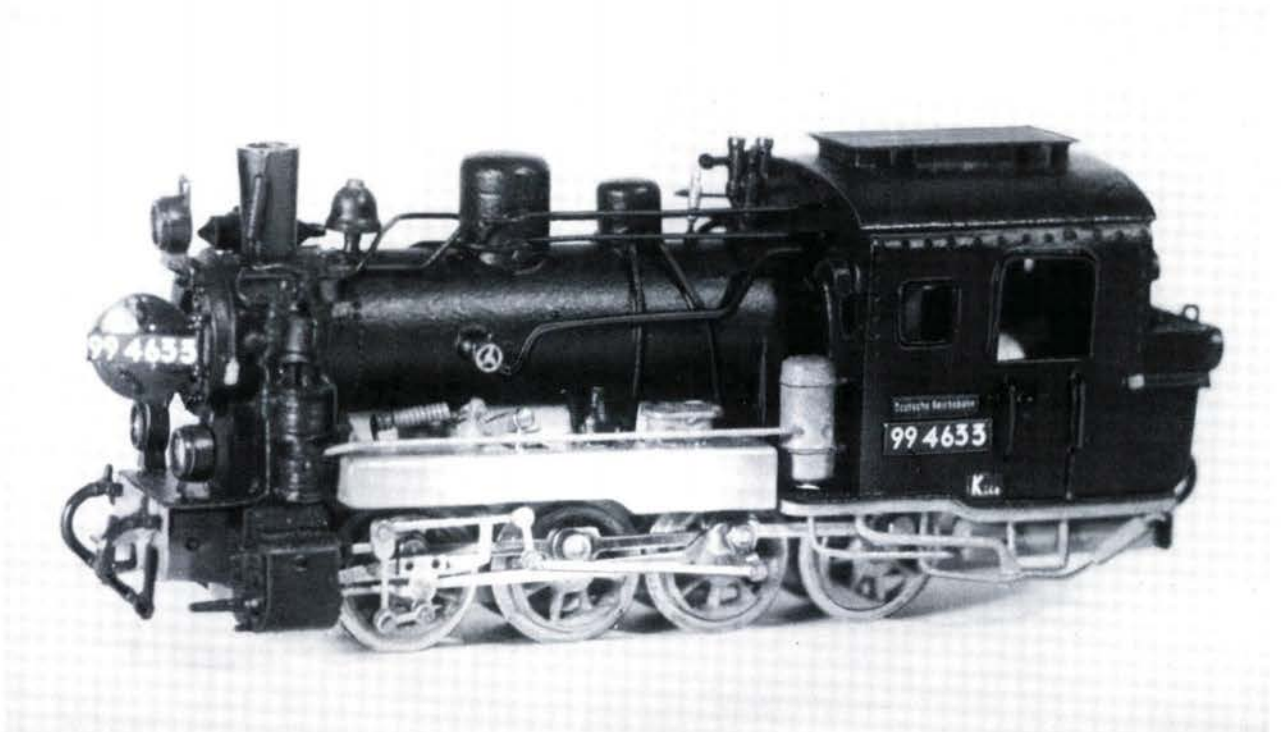
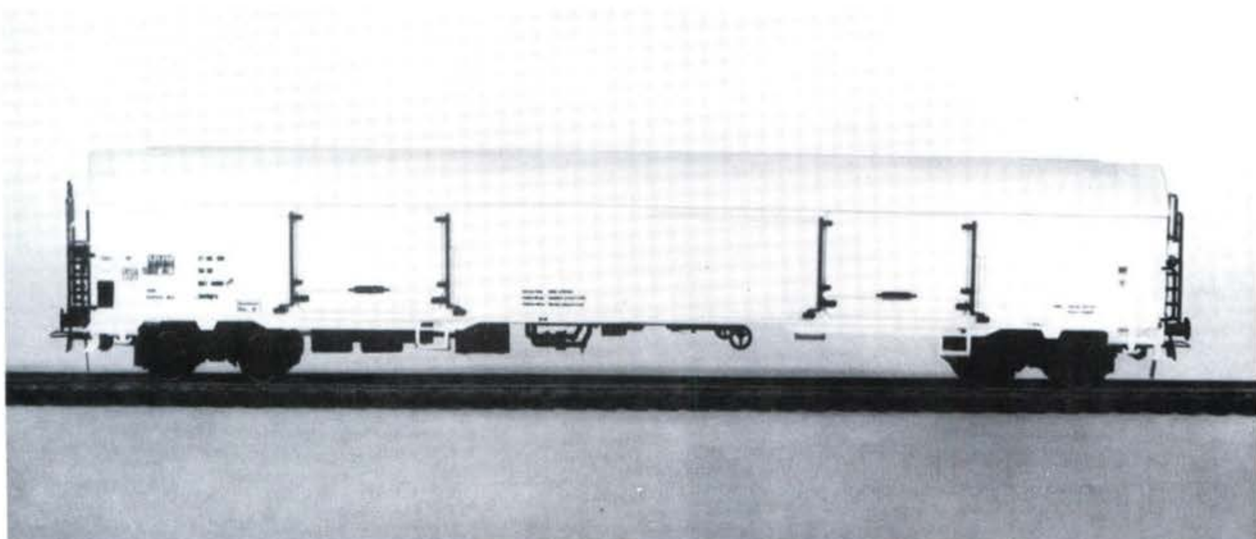
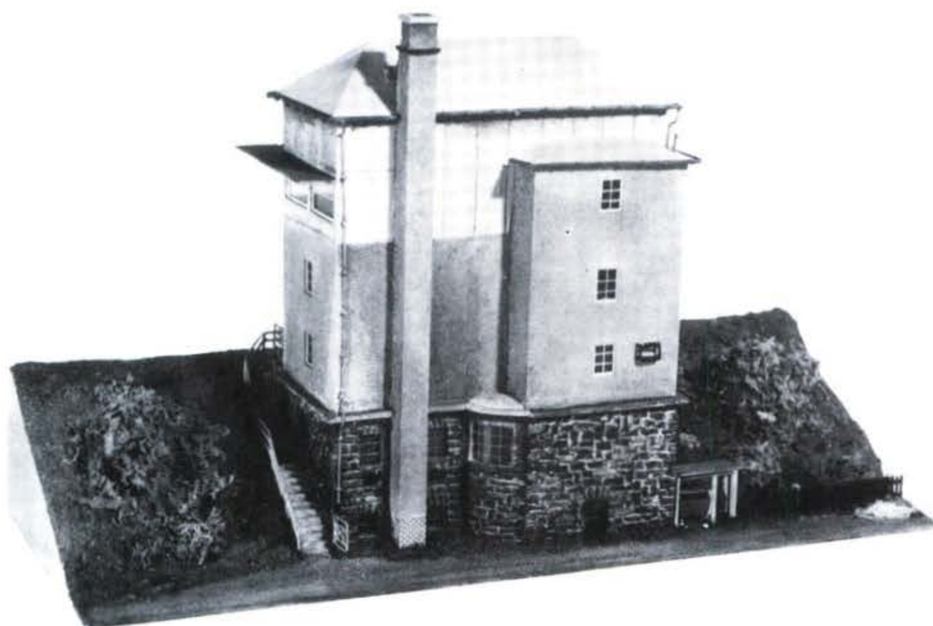


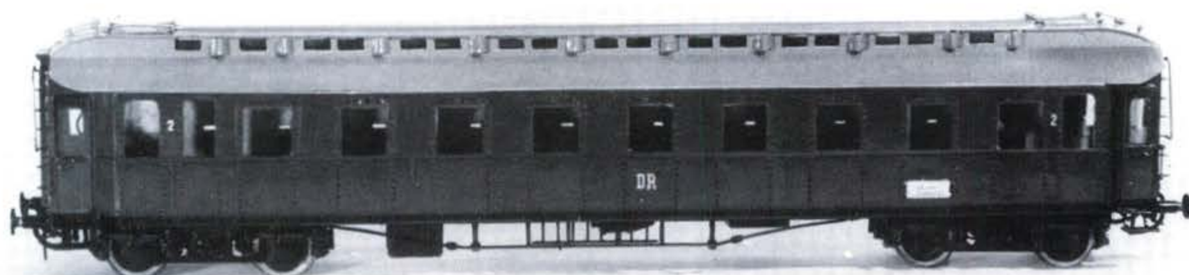
Bild 2 Lok 99 4633 von Helmut Stahn aus der DDR. Er erhielt für dieses Modell einen I. Preis in der Kategorie A2/H0$_{m-e}$



3



4

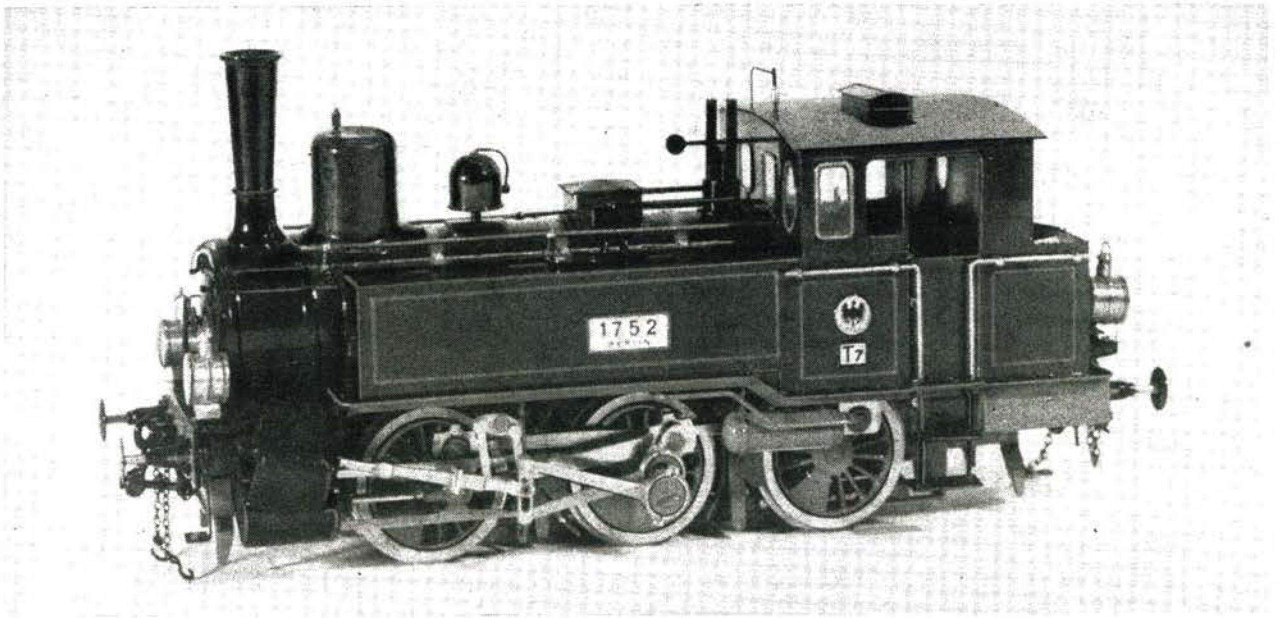


5

Bild 3 Den Kühlwagen EK 4 bauten Mitglieder der DMV-AG 3/4 und 3/42. Die hervorragende und vorbildgerechte Detaillierung dieses Fahrzeuges der Kategorie B2/H0 + $H0_{m+e}$ war nur einer der Gründe, weshalb sich die Jury hier für einen Sonderpreis entschied.

Bild 4 In der Kategorie C (Senioren) erhielt Modellbahnfreund Bernd Polster aus der DDR einen II. Preis.

Bild 5 Einen Anerkennungspreis bekam Frank Kobelt (DDR) für diesen D-Zug-Wagen-Veteran in der Kategorie B1/O.



6

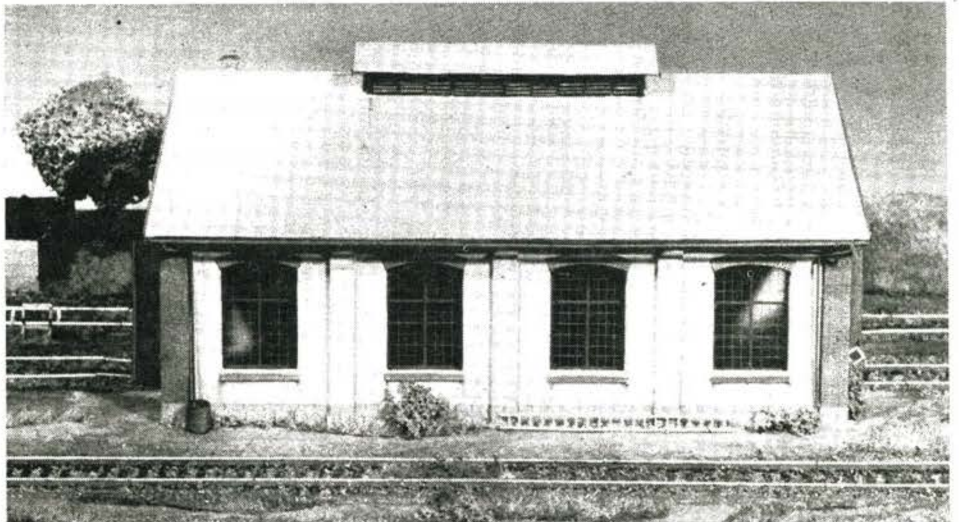
Bild 6 Für die preußische T 7 gab es in der Kategorie A1/I + 0 einen II. Preis. Der Erbauer ist Helmut Lehmann aus der DDR.

Bild 7 Die Nachbildung des Lokdepots in Nachod zeigt dieses Bild. Das in der Kategorie C (Junioren) bewertete Modell wurde von Petr Sixta aus der ČSSR eingesandt. Die Jury entschied sich für den I. Preis.

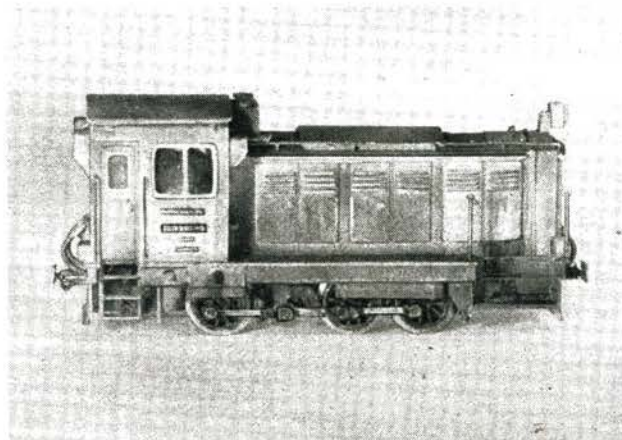
Bild 8 Die Lok 199 301 ist allen Eisenbahnfreunden hinreichend bekannt. Als Außenseiter gehört sie zum Fahrzeugpark der Harzquerbahn. Wir veröffentlichten in den Heften 1 und 2/81 eine ausführliche Bauanleitung für ein entsprechendes Modell. In der Kategorie A1/HO + HO_m erhielt Ingo Ort aus der DDR für sein Fahrzeug einen Anerkennungspreis.

Bild 9 Zdeněk Klempiř ist der Erbauer dieser ČSD-Lok der BR T 466.2. Auch er erhielt in der Kategorie A2/TT + N einen Anerkennungspreis.

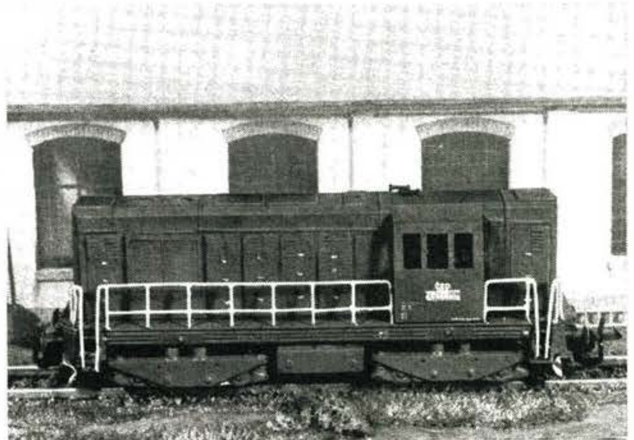
Fotos: H. Darr (3), Reichenbach
E. Kühnlenz (6), Erfurt



7



8



9

JOACHIM SCHNITZER (DMV), Kleinmachnow

Bau von Achshaltern in H0

Einleitung

Das Angebot von Modellbahnartikeln, speziell von Schienenfahrzeugen ist relativ gesehen, recht umfangreich. Die äußere Ausführung der Modelle ist oftmals verblüffend vorbildgerecht. Obwohl diese bemerkenswerten Feinheiten, wie die Darstellung kleinster Nietungen und Beschriftungen, durch handwerkliche Fertigung kaum erreicht werden können, finden sich immer wieder Modelleisenbahner, die sich dem Selbstbau von Modellfahrzeugen widmen. Dieser Entschluß geschieht wohl kaum mit der Absicht, etwas besser oder gar billiger machen zu wollen, sondern höchstens um bestehende Lücken im Angebot zu überbrücken bzw. zu füllen. Aber auch ein anderer Grund dürfte zu dieser Entscheidung Anlaß geben, denn die Interessen der Modelleisenbahner laufen nun mal in die verschiedensten Richtungen. Was für manche die Geschichte der Eisenbahn bedeutet, ist für andere das Sammeln von Modelleisenbahn-Erzeugnissen. Und was für den einen der Aufbau einer großen automatisch gesteuerten Anlage ist, ist eben für einen relativ kleinen Kreis der Eigenbau von Fahrzeugmodellen, an welchem er Freude und Entspannung findet und so seine Erfüllung in unserem gemeinsamen und doch so verzweigten Hobby sieht. Mit dieser Feststellung kommt sehr deutlich die Vielseitigkeit zum Ausdruck, die die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn beinhaltet.
Wenn der Kreis der Modellbauer auch relativ klein ist, so ist es doch immer wieder bewundernswert, daß sich junge Modellbahnfreunde dem Selbstbau widmen. So geschieht es ständig, daß junge und z. T. erstmalige Teilnehmer an Modellbahnwettbewerben nicht ganz ohne Anerkennung ausgehen. Fragt man diese jungen Freunde, was ihnen den Mut zu diesem Entschluß des Selbstbauens gab, dann sind es meist Modellbahn-Ausstellungen, auf denen nicht nur fertige und perfekte Modelle gezeigt werden, sondern auch halbfertige oder in verschiedenen Baustufen dargestellte Modelle. Nicht zuletzt aber sind es auch gut umschriebene Bauanleitungen von Modellen oder deren Baugruppen, die manchem Modelleisenbahner die Angst vor dem Selbstbau nehmen.

Beschreibung

So soll auch dieser Beitrag dazu dienen, manchem Interessenten eine von mehreren Möglichkeiten zu zeigen, wie man Achshalter für zwei- oder dreiachsige Wagen herstellen kann. Nicht nur in der Fertigungsweise und in der Art wie man die Achshalter am Modell befestigt, sondern auch in der Materialauswahl kann man geteilter Ansicht sein. Die Gießtechnik mit Kunstharzen bei der Herstellung von Einzelteilen und Baugruppen erhält immer größeren Einzug. In Laienkreisen aber ist dieses Verfahren noch recht unbekannt. Daher soll hier doch die altbewährte Metallbauweise beschrieben werden. Schließlich war sie es, die mal der „Eisenbahn" ihren Namen gab.
Ähnlich wie bei den einstmals handelsüblichen Achshaltern sind auch diese als ein zusammenhängendes Element aufgebaut, welches erst im fertigen Zustand mit dem Wagenmodell verbunden wird. Der Vorteil liegt in einer günstigeren Möglichkeit der Farbgebung. Es stören beim Farbspritzen keine davorliegenden Trittbretter o. ä. und beim erforderlichen Auseinanderbiegen, was beim Einsetzen der Radsätze nötig ist, entfällt eine Überbeanspruchung bzw. Beschädigung des Fahrzeuguntergestells. Ferner läßt sich ein beschädigter Achshalter ohne Umstände auswechseln.
Aus ähnlichen Gründen wird auch die vereinfacht dargestellte Bremseinrichtung separat, also als eine weitere einzelne Baugruppe hergestellt. Sie entfällt am mittleren Achshalter bei dreiachsigen Fahrzeugen oder wenn es sich um ein Fahrzeug ohne Bremseinrichtung handelt. Die Gesamtform der Achshalter ist vereinfacht und entspricht in ihrer Art der älteren Ausführung. Die Längen der Blattfedern entsprechen denen von Reisezugwagen und müssen für die Verwendung von Güterwagen durchschnittlich um 4 bis 6 mm kürzer hergestellt werden. Es ist auch jedem selbst überlassen, ob er dann, um dem Vorbild näher zu kommen, die Anzahl der Federblätter erhöht. Auch die Form der Schaken und der Achslagergehäuse kann individuell der gewünschten Zeitepoche entsprechend geändert werden.

Herstellung

Zunächst werden die Einzelteile nach Zeichnung und unter Berücksichtigung der Stückliste zugeschnitten (s. Bild 1). Hierzu noch einige Hinweise. Bevor Teil 1 gebogen wird, werden die Lagersicken für die Spitzenlagerung der Radsätze nach NEM 314 eingedrückt (NEM ≙ Normen Europäischer Modellbahnen). Dies geschieht mit Hilfe eines eigens dafür hergestellten Formstempels, wie er auf Blatt 2 Abb. 1 dargestellt ist. Dieser Stempel wird am vorteilhaftesten in eine Tischbohrmaschine eingespannt, wobei als Gegendruckstück eine Metallplatte mit einer Bohrung ∅ 2 mm dient (im Prinzip wie das Eindrücken von Rundnietköpfen, siehe „der modelleisenbahner" Heft 5/72).
Wer außerstande ist, sich selbst Blechstreifen zu schneiden, kann für die Teile 2 bis 6 und für Teil 10 (Blatt 2) Kupferdraht ∅ 0,7 bis 0,8 mm wählen, der dann nach dem Zuschnitt zwischen zwei glatten Platten im Schraubstock breitgepreßt wird. Die dabei entstandenen gratlosen und runden Seitenflächen der Teile, brachten bei Versuchen besonders bei der Herstellung der Blattfedern wirkungsvolle Ergebnisse. Um jedoch hierbei eine gleichmäßige Materialdicke von 0,4 bis 0,5 mm zu erhalten, muß das Zusammenpressen durch entsprechend dicke Zwischenlagen (Blech 0,4 bis 0,5 mm) begrenzt werden. Das Biegen dieser Teile geschieht am zweckmäßigsten mit Hilfe von Biegeschablonen. Zum Biegen der Teile 7 fertigt man sich einen am oberen Ende flachgeformten Dorn, um den die Teile mit Hilfe einer flachen Justierzange gebogen werden.
Die Teile 8 können aus Zinn gegossen werden (siehe „der modelleisenbahner" Heft 2/74). Wenn keine Fertigungsmöglichkeiten einer Gießform vorhanden sind, kann das Achslagergehäuse auch jeweils aus drei Einzelteilen zusammengesetzt werden, was besonders bei der Nachbildung von Lagergehäusen mit Rollenachslagern keine großen Schwierigkeiten bereiten dürfte. Diese drei Teile wären dann das Lagergehäuse ∅ 3,2 × 2 mm, eine Platte 3,5 × 1 × 5 mm die die Führungslappen darstellen soll

Stückliste

Teil	Stck[1]	Benennung	Werkstoff[2]	Fertigmaße
1	1	Achshalter	St (Ms)	12 × 0,5 × 45
2	2	Federblatt	St (Ms)	1 × 0,4 × 22,5
3	2	Federblatt	St (Ms)	1 × 0,4 × 16
4	2	Federblatt	St (Ms)	1 × 0,4 × 12
5	4	Federbock	St (Ms)	1 × 0,4 × 7
6	2	Federbund	St (Ms)	1 × 0,4 × 4
7	4	Federschake	Cu	∅ 0,5 × 6
8	2	Achslagergehäuse	—	—
9	1	Steg	St	5 × 0,3 × 18
10	2	Bügel (Hängeeisen)	St (Ms)	1 × 0,4 × 36
11	4	Bremsklotz	Ms	s. Zeichng.
12	2	Stange (Bremsdreieck)	St	∅(0,5 × 21

[1] Stückzahl pro Achshalter (doppelseitig)
[2] Wahl des Werkstoffes ist weitgehend freigestellt

gestreckte Länge 45 ± 0,1

Lagersicke mit Formstempel eingedrückt (siehe Blatt 4)

1

2

gestr. Länge 22,5

3

gestr. Länge 16

4

gestr. Länge 12

gestr. Länge 7

5

gestr. Länge 4

6

gestr. Länge 6

7

8

nach dem Löten gebogen
gestreckte Länge 18

9

gestr. Länge 36

10

8 × 45° = 360°

11

12

Blatt 1



Bild 1 Die fertig zugeschnittenen, für einen doppelseitigen Achshalter erforderlichen Einzelteile.

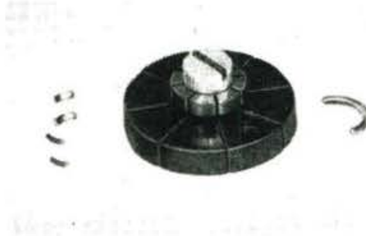
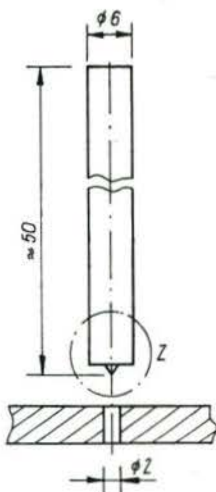


Bild 2 Das Trennen der Bremsklötze aus einem gedrehten Ring erfolgt zweckmäßig in einer entsprechenden Hilfsvorrichtung.



Bild 3 Die zum Zusammenbau fertig gebogenen Einzelteile.

und in der Mitte mit einer Bohrung ∅ 2,5 mm versehen wird. Der Achslagersteg mit den Abmessungen 1 × 0,5 × 7 mm erhält an den Enden eine eingedrückte Nietkopf-Imitation. Das Teil 9 wird erst nach dem Zusammenbau gebogen und die Teile 10 zwecksmäßigerweise erst nach dem Bohren. Die Teile 11 können in Ringform gedreht und danach in Segmente getrennt werden. Je nach beabsichtigter Stückzahl leitet hierfür eine Hilfsvorrichtung gute Dienste (siehe Bild 2 und Blatt 2 Abb. 2). Wer keine Drehmöglichkeiten besitzt, kann die Bremsklötze nach Teil 11 auch in vereinfachter Form (wie Teil 4) gebogen herstellen.
Sind alle Einzelteile fertig gebogen, entgratet und verputzt (siehe Bild 3) kann der Zusammenbau erfolgen. Dies geschieht fast ausschließlich durch Weichlöten. Zunächst werden die Federblätter Teile 2, 3 und 4 leicht, d. h. mit wenig Zinn in der Mitte aneinander geheftet. Mit Hilfe einer Anschlagplatte aus Pertinax o. ä., die zwei Ausarbeitungen erhält, worin die Federböcke (Teil 5) fixiert werden können, werden diese mit den Blattfedern zusammengelötet (siehe Bild 4 rechts und Blatt 4, Abb. 3). Nur wer im Löten reichliche Erfahrungen gesammelt hat, kann auch gleich noch die ovalen Federschaken (Teile 7) auflöten. Wenig Zinn ist hier ratsam, denn nur so bildet sich dann beim Erkalten der Lötstelle durch den Schwund im Ring die vorteilig wirkende Vertiefung. Ansonsten sollten die Schakenringe abschließend bei den übrigen Klebearbeiten befestigt werden.
Nun wird die Blattfeder in den U-förmigen Federbund (Teil 6) eingelegt und von hinten verlötet. Die Befestigung der Blattfeder am Achshalter (Teil 1) geschieht wieder je nach Fertigkeit des einzelnen durch Löten oder Kleben. Beim Löten wird die Blattfeder von innen an den Kanten des Achshalters leicht geheftet. Um eine einheitliche und gleichmäßige Lage der Blattfedern mit den Federböcken zu erhalten, wird zur Fixierung eine Platte untergelegt (siehe Bild 4 links). Ihre Dicke richtet sich nach der Höhe der entsprechenden Längsträger des Fahrzeuges und beträgt in der Regel 3 mm. Danach erfolgt das Aufkleben der Achslagergehäuse. Als Kleber verwendet man den Zweikomponentenkleber Epasol EP 11 (siehe „der modelleisenbahner“ Heft 7/72).



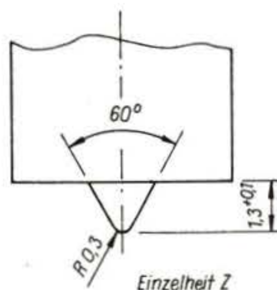


Abb. 1

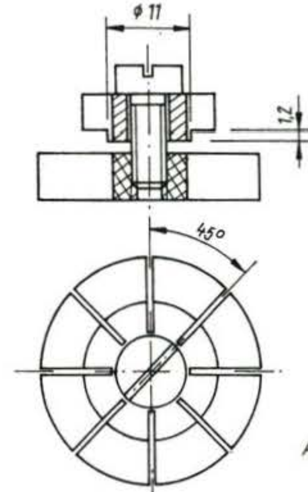


Abb. 2

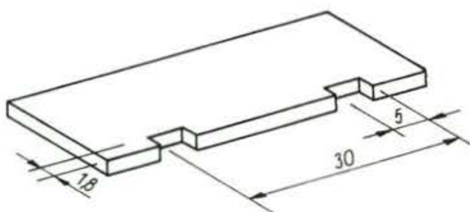


Abb. 3

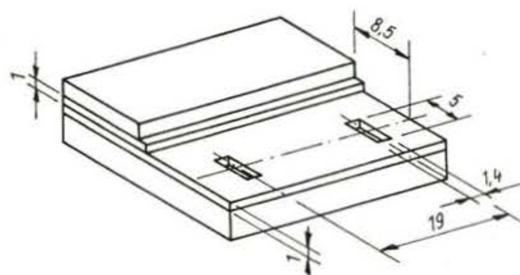


Abb. 4

Blatt 2

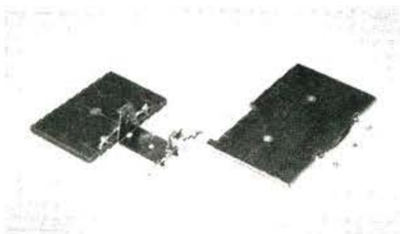


Bild 4 Auch beim Zusammenlöten sollte man auf relativ einfache Hilfsschablonen nicht verzichten.

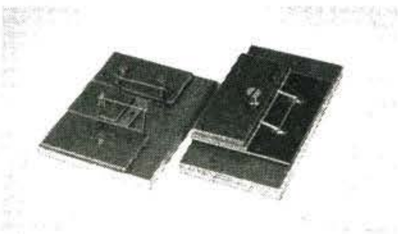


Bild 5 Lötvorrichtungen garantieren nicht nur genaue einheitliche Maßeinhaltung, sondern erleichtern auch erheblich die Arbeit.

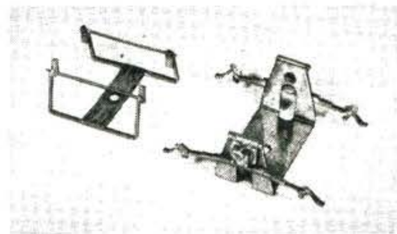


Bild 6 Ein nach dieser Anleitung hergestellter doppelseitiger Achshalter mit der dazugehörigen Bremseinrichtung.

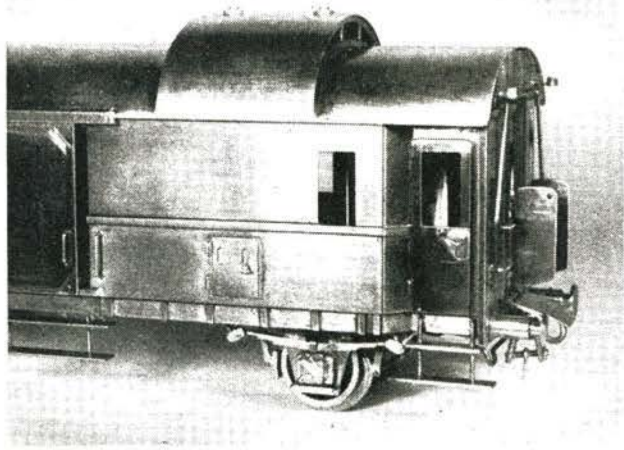
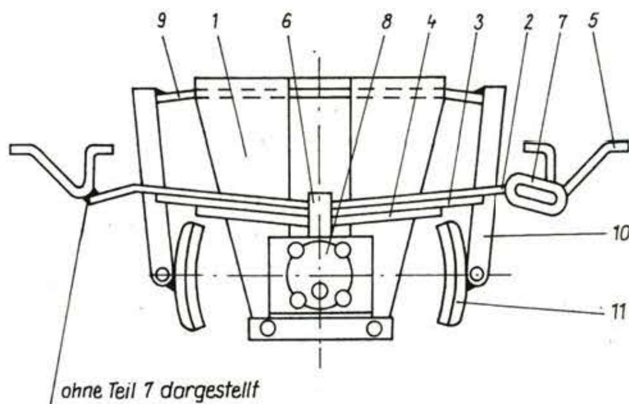
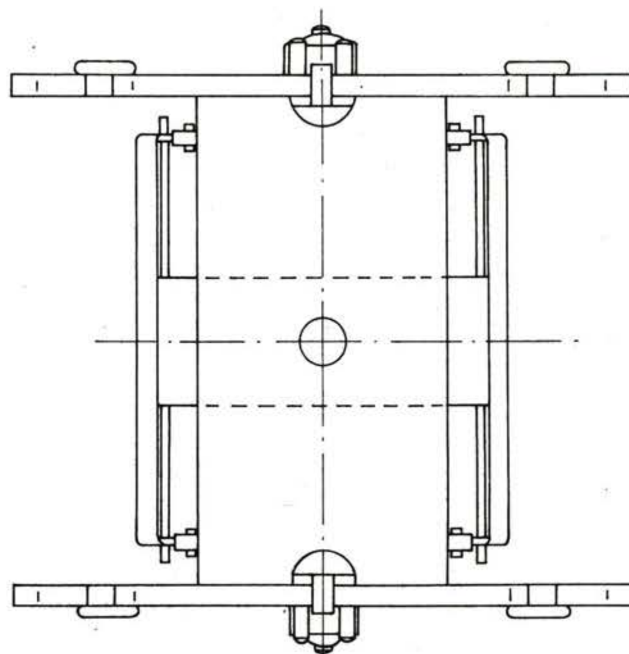
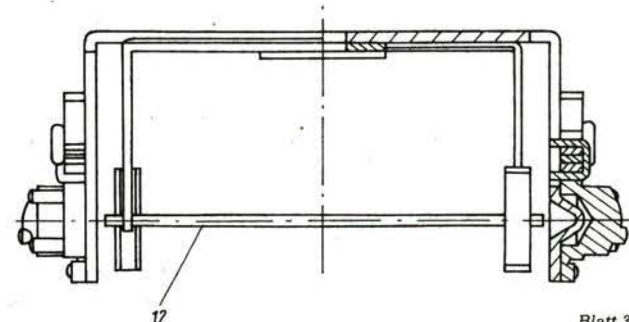


Bild 7 Achshalter an einem im Rohbau fertiggestellten Wagenmodell. Im montierten Zustand kann man nicht erkennen, daß der Achshalter entgegen dem Vorbild als separate Baugruppe gefertigt wurde.

Zeichnungen und Fotos: Verfasser







Blatt 3

Als gesonderte Baugruppe wird nun die Bremseinrichtung für den Achshalter zusammengelötet. Zunächst werden die Bremsklötze (Teil 11), die die Hängeeisen darstellenden Bügel (Teil 10) und die Stange (Teil 12), welche in vereinfachter Form das Bremsdreieck nachbilden soll, zusammengelötet. Eine Hilfsvorrichtung wäre auch hierfür wieder von großem Nutzen, was aber letztlich die geplante Stückzahl entscheidet. Die Bremsklötze sollte man dann in zwei angepaßten großen Öffnungen einer 1 mm dicken Pertinaxplatte arretieren. Eine weitere 1 mm dicke Platte dient als Auflage für den Bügel.
Er wird an einer darauf montierten Platte angeschlagen (siehe Bild 5 rechts und Blatt 2 Abb. 4). Zwei dieser so entstandenen Bauteile werden nun mit dem Steg (Teil 9) zusammengelötet (siehe Bild 5 links). Hierfür wäre zwar eine Hilfsvorrichtung ebenfalls angebracht, ist aber wegen der Einfachheit dieses Arbeitsganges nicht unbedingt erforderlich. Nun erhält noch der Steg die beiden Biegungen, die dann den Hängeeisen die leichte Schrägstellung geben. Somit ist ein Achshalter mit seiner Bremseinrichtung fertiggestellt (siehe Bild 6).
Die Befestigung am Fahrzeugmodell erfolgt mit einer Schraube M2. Wenn der fertige Achshalter verschiedene Einzelheiten zum Teil auch nur grob andeutet, so dürfte er doch als vorbildnah bezeichnet werden (siehe Bild 7). Die Farbgebung erfolgt dann wieder getrennt vom Fahrzeug als einzelne Baugruppe und sollte möglichst nach der Farbspritzmethode erfolgen. Somit wird ein Verkleben der einzelnen Federblätter und anderer Feinheiten vermieden.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 9/1975 beachten!

Bezirksvorstand Cottbus — Kommission „Eisenbahnfreunde"
Am 18. April 1982 Sonderfahrt „40 Jahre BR 52". Streckenführung: Zittau – Herrnhut – Löbau – Cunewalde – Großpostwitz – Wilthen – Zittau. Genaue Abfahrtzeiten wird mit Zusendung der Teilnehmerkarte bekanntgegeben. Teilnehmerpreis: Nichtmitglieder 18,— M; Mitglieder und Kinder bis 10 Jahre 12,— M. Anmeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per PA an: Siegfried Neumann, 8800 Zittau, Heinrich-Heine-Platz 17.

AG 3/67 Freital-Hainsberg
Für die Fahrtsaison 1982 sind alle Salonwageneinsätze auf der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf bereits am angezeigten Buchungstag, dem 13. Oktober 1981, gebucht worden. Schriftliche Nachfragen müssen auch weiterhin aus Kapazitätsgründen der AG unberücksichtigt und unbeantwortet bleiben. Einzelreisende wenden sich bitte an das Reisebüro der DDR, Zweigstelle Freital, 8210 Freital, Dresdener Str. 54. Das Reisebüro hat hierfür Dienstag-Fahrtage gebucht.

Bezirksvorstand Halle — Kommission „Jugendarbeit"
Modellbahnausstellung in Halle im Haus des Lehrers am Thälmannplatz vom 13. bis 24. Februar 1982. Es beteiligen sich fünf Arbeitsgemeinschaften aus dem Bezirk Halle. Öffnungszeiten: täglich 10 bis 18 Uhr.

EHRENTAFEL

Für vorbildlichen Einsatz bei der Erfüllung der Aufgaben des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden ausgezeichnet:

Ehrennadel des DMV in Gold
Dr. Heinz Schmidt, Berlin

Aktivist der Sozialistischen Arbeit
Gertrud Schäfer, Dresden
Günther Nitzschke, Berlin
Otto Voigt, Berlin
Erhard Schalow, Berlin
Manfred Krüger, Berlin
Bruno Rogge, Berlin
Siegfried Miedecke, erlin

Ehrennadel des DMV in Silber
Martin Löscher, Dresden
Günther Schönherr, Berlin

Ehrennadel des DMV in Bronze
Bernd Leuoth, Dresden
Otto Blech, Rittersgrün
Siegfried Hülle, Leipzig
Peter Flechsig, Engelsdorf

Medaille „Für hervorragende Leistungen in der Pionierorganisation „Ernst Thälmann" in Gold
Jürgen Berghäuser, Annaberg-Buchholz

AG 4/11 — Naumburg
Am 27. März 1982 von 10—14 Uhr im Kulturraum des Bf Naumburg (Saale) Hbf Modellbahn-Tauschmarkt. Eintritt pro Tisch 1,— M. Platzbestellungen bis zum 10. März 1982 an: Klaus Wunschick, 4800 Naumburg (S.), Poststr. 40.

Bezirksvorstand Magdeburg
Freiwilliger Arbeitseinsatz Selketalbahn 1982.
1. Durchgang: 4.—16. Juli; 2. Durchgang: 18.—30. Juli; 3. Durchgang: 1.—13. August; 4. Durchgang: 15.—27. August. Anreise jeweils am Samstag vor Beginn des Durchgangs, da am Sonntag die Tauglichkeitsuntersuchungen durch den MDV (Medizinischer Dienst des Verkehrswesens) erfolgen. Teilnehmer, die zu einem anderen Termin anreisen, müssen den Tauglichkeitsnachweis des MDV mitbringen. Die Abreise ist am Samstag.
Einsatz: Raum Alexisbad und Güntersberge. Übernachtung: Wohnwagen und Schule. Mindestalter 16 Jahre (Geburtsdatum mit angeben). Teilnahmemeldungen bis 30. April 1982 an: DMV, Bezirksvorstand Magdeburg, 3010 Magdeburg Karl-Marx-Straße 253.

AG 3/13 — Karl-Marx-Stadt
Modellbahnausstellung am 6. u. 7.; 13. u. 14.; 20. u. 21.; 27. u. 28. Februar 1982 in Karl-Marx-Stadt, Kurt-Berthel-Str. 1 (ehem. Haltepunkt Mitte). Öffnungszeiten: jeweils von 10—17 Uhr.

Wer hat, wer braucht?

2/1 Biete: BR 50 (PIKO); div. Modellbahnliteratur. Suche: „Kleinbahnen der Altmark"; „Baureihe 01"; Eisenbahnliteratur; Lokschilder.
2/2 Biete: Lokomotivkunde (1953); original Petroleum-Loklaterne. Suche: orig. Dampflokschild von 01, 52; „Die Dampflokomotive"; Dampflokfotos, BR 41 in H0.
2/3 Suche: „BR 01-96" u. ält. Eisenbahnliteratur.
2/4 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1973—1977 im Tausch gegen BR 38 in H0 od. $H0_e$-Material.
2/5 Suche: „Der Modelleisenbahner" 3/1968 u. 9/1969.
2/6 Suche: „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Schmalspurbahn-Archiv" sowie ält. Eisenbahnliteratur.
2/7 Biete: Märklin, Nenng. I, Bahnhof mit Uhr u. Zubehör weiter in H0 Oberleitungsmasten, Wohnhaus u. Zubehör „Modellbahnanlagen 1 u. 2"; H0, BR 50, 80, pr. $G8^1$ u. $H0_e$. Suche: H0, BR 84, 91, BR 03 u. a. $H0_m$ u. $H0_e$; Literatur, Lokschilder usw.
2/8 Biete: „Der Modelleisenbahner" 5/1954—12/1980 u. Einbanddeckel 1954—1962 (nur kompl.); Modelleisenbahnkalender 1961—1980; Eisenbahnkalender 1971, 1975—1979.
2/9 Biete: „Der Modelleisenbahner" 1—6/73, 1/75, 7/77; Eisenbahnliteratur von transpress. Suche: Betriebsfotos von der 23 1097; „Der Modelleisenbahner" 1/70, 8—12/73, 11/74, 5—7/79; kompl. Jahrg. 1952—1964, 1966, 1967, 1970—1976, 4—11/78, 5/80; „Straßenbahn-Archiv"; Blechspielzeug mit Zubehör der Vorkriegszeit in 0 u. I im Tausch gegen div. H0- u. $H0_e$-Eigenbau-Dampflokmodelle u. -wagentypen.
2/10 Biete: div. H0-Fahrzeuge. Suche: $H0_m$-Fahrzeuge.
2/11 Biete: Nenngr. 0, Stadtilm BR 64 (1'C 1'); Einheitspersonenwg (Bi24); Gepäckwg; Rehse-Lok 2'C1' m. Tender (nicht kompl.). Suche: Nenngr. 0, Lpk 2 m. Tender (Märklin, Bing, Doll) u. Zubehör.
2/12 Suche: Fotos, Zeichnungen, Dokumentationen u.

Schriften v. d. ehem. Meißener Straßenbahn u. Rollbockverkehr mit E-Lok Nr. 6; dto. v. d. elektrisch betriebenen Olbernhauer Werkbahn.
2/13 Biete: Lok-, Bw-, Rbd-Schilder; Lampen; Fotos von deutschen Straßenbahnen (viele alte Typen); mod. Fahrzeuge DDR-Prod. in H0 u. TT; „Der Modelleisenbahner" Einzelhefte 1974—1977. Suche: ETA 177, 178, SKL Typ blau; $H0_e$-Technomodelle; Dampfloks H0; Plasticart u. Espewe-Autos H0; 00-Märklin Blechfahrzeuge u. Loks Vorkriegsproduktion; „Der Modelleisenbahner" 1—8/1979.

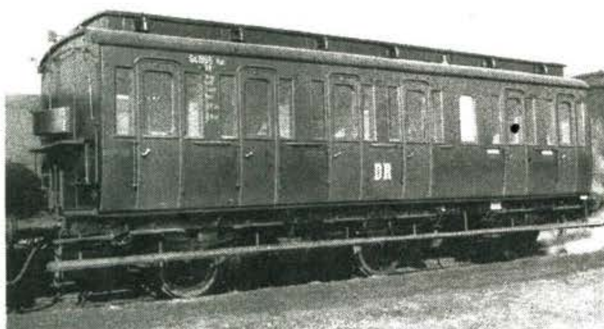
Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.



1

Ing. WOLFGANG HENSEL, Berlin

Impressionen um einen Achtzigjährigen



2

Seit etwa 1890 beschaffte die Königlich Preußische Staatseisenbahn Abteilwagen mit einer LüP von 12640 mm und einem Gesamtachsstand von 7500 mm in der auf Bild 2 erkennbaren Form. Bis ca. 1904 wurden diese 3achsigen Wagen nur mit leicht gewölbten, später mit etwas stärker gewölbten Dächern, jedoch stets mit dem typisch preußischen Oberlichtaufbau geliefert. Bis zur Bildung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft hat sich die äußere Form dieser preußischen Wagen bei Neubeschaffungen kaum geändert. Sie waren auch Vorbild für die ersten durch die DRG in Auftrag gegebenen Einheits-Abteilwagen. Das Untergestell bestand aus Stahl, genietet, der Wagenkasten war aus Holz hergestellt und mit einer Blechverkleidung versehen. Diese Wagen bestimmten aufgrund ihrer großen noch vorhanden gewesenen Stückzahl bis in die 60er Jahre das Bild vieler Personenzüge bei der Deutschen Reichsbahn.

Bild 1 zeigt einen klassischen Personenzug aus „alten Preußen", bespannt mit einer P 8, im Raum Erfurt (Kröpla-Ranis) etwa im Jahre 1951. In diese Zeit fällt auch die Reiseszene des Bildes 3. Auf Bild 4 ist der im Bereich der Fensterfront angebracht Anschriftenspiegel zu erkennen, wie er zwischen 1930 und 1958 an den Wagen angebracht war (Nummernreihen 43001 bis 71999 mit dem Zusatz der Heimatdirektion). Beim „Fensterbimsen" sehen wir auf Bild 5 die fleißigen Kolleginnen um 1960, zeitlich gut einzuordnen durch die 6stellige Wagennummer im unteren Bereich der Seitenwände (Stamm-Nr. 520 bis 521 für die älteren und 522 bis 526 für die jüngeren Typen).

Diese für die Deutsche Reichsbahn lange Zeit zum alltäglichen Bild gehörenden Fahrzeuge sind aber auch heute noch nicht ganz vergessen, ihre etwas veränderten Untergestelle tragen zum großen Teil noch die Wagenkästen der Bag-Wagen, die in ihrer rekonstruierten Form noch immer wichtige Aufgaben im Personenzugdienst der DR zu erfüllen haben. Seit 1967 tragen diese Reko-Wagen die international einheitliche 12stellige Wagennummer.



3



4



5

Literatur

Wagner, P., Reisezugwagen-Archiv, 2. Auflage 1981, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen

Höer, W., Taschenbuch für den wagentechnischen Betriebs- und Werkstättendienst, 2. Auflage 1959, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen

Fotos: Archiv (5), Steinke (1)

Eigenbauten in der Nenngröße 0

Seit einiger Zeit beschäftige ich mich mit einer 0-Anlage. Die auf dem Boden unseres Hauses aufgebaute stationäre Anlage hat inzwischen die Abmessungen von etwa 2 m × 11 m erreicht. Sie stellt eine elektrifizierte eingleisige Hauptstrecke dar. Es verkehren Fahrzeuge der alten Hersteller wie Märklin, Kraus, Bub und Bing, die nur ganz geringfügig frisiert worden sind. Ferner gehören dazu Erzeugnisse der DDR-Produktion von Zeuke und Stadtilm, die teilweise mit recht großem Aufwand umgebaut wurden. Einige Eigenbauten vervollständigen das rollende Material.

Die Fotos zeigen die ersten drei Lok-Eigenbauten, weitere sind geplant. Die Triebfahrzeuge entstanden aus Metall, Plaste und Holz. Mit Ausnahme der vorhanden gewesenen Triebwerke und Räder sind alle übrigen Teile im Eigenbau entstanden.
Die Elloks sind auf Fahrleitung und Mittelschiene umschaltbar. Alle 3 Loks besitzen eine fahrstromunabhängige Hochfrequenzbeleuchtung und pfeifen elektronisch an Kontaktstellen.

Selbst gebaut



Bild 1 E 00 02. Das Triebwerk stammt von Kraus. Am Laufdrehgestell ist die Kontaktfeder für das Pfeifen erkennbar. Die Angabe rechts unter dem Lokschild S 25 ist für eine Ellok sicher nicht exakt; sie entstand aus einem Irrtum.

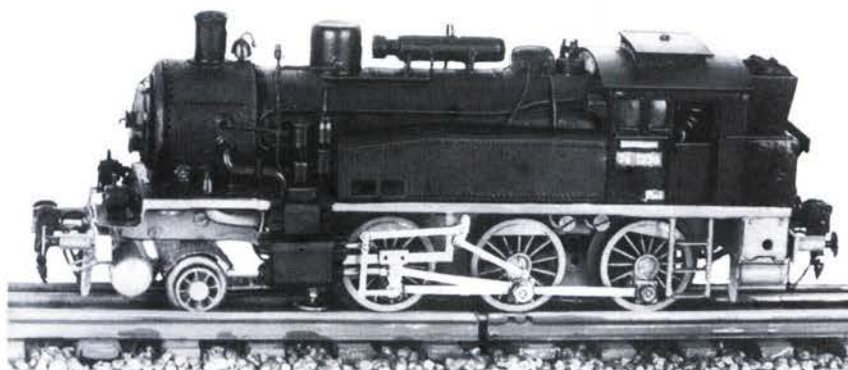


Bild 2 BR 74. Triebwerk und Dampfzylinder vermutlich von Zeuke.

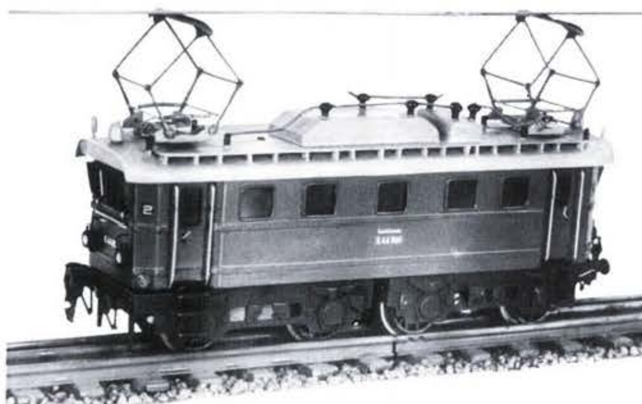


Bild 3 E 44 (ohne Vorbauten). Triebwerk eines mir nicht bekannten Herstellers. Da nur eine Achse angetrieben wurde und keine passenden Zahnräder zur Verfügung standen, wird die zweite Achse des Triebdrehgestells durch verdeckte Kupplungsstangen angetrieben. Der Druckknopf links neben der hinteren Tür ist der Anschluß für die Zugbeleuchtung. Die Stromabnehmer lassen sich niederlegen.

Text und Fotos: Ing. W. Nickel, Bernburg

ISSN 0026-7422